RYNEK METALOWY i MASZYNOWY

Stałe działy:

„Postępy w Przemyśle". — „Dział Samochodowy". — „Dział Rowerowy i Motocyklowy". — „Elektro- i Radjotechnika". — „Komunikacja i Transport". — „Dział Maszyn Rolniczych". — „Dział Budowlany, Drzewny i Ceramiczny.

PRZEDPŁATA kwartalna 4½ zł. + 40 gr. za dostawę franko w dom.

REDAKCJA i ADMINISTRACJA POZNAŃ, WIELKA 10. - TEL. 2277

Tygodnik abonować można na wszystkich pocztach w Państwie Polskiem. Ceny ogłoszeń i inne warunki zamieszczone są na stronie ostatniej.

Nr. 42 Poznań, 18 października 1930 Rok X

TREŚĆ NR. 42:

Bezrobocizna

czyli o kryzysie płacy bez pracy i jak temu zaradzić

Światowe niebezpieczeństwo bezrobocia — wytłumaczenie a zaradzenie — materjalne a psychiczne czynniki bezrobocia — ideologja „zdobyczy" społecznych a życie praktyczne — usankcjonowanie i upaństwowienie płacy bez pracy. — Nie opłaca się pracować! — Bezrobocizna zawodowa a gratisowy rezerwuar rąk kosztem społeczeństwa. — Dlaczego Bolszewja zniosła zasiłek dla bezrobotnych? — Niemieckie doświadczenia, eksperymenty i projekty. — Angielski paradoks socjalnych rządów a bezrobocie. Wzór Zjednoczonych Stanów Ameryki Północnej. — Polska na czele ustawodawstwa socjalnego a na końcu światowego dobrobytu. — Złuda źródła pracy w rzemiośle dla tych co pracy nie pragną. — Chłop, który zasmakował żebraniny brukowej. — Bez pracy niema kołaczy! — Demoralizacja demoralizująca jałmużną „bezrobocizny" a widoki niezbędnych prac komunikacyjno-drogowych przy pomocy funduszów rezerwowych ubezpieczalń.

Powojenna nadprodukcja i podkonsumcja postawiły ludzkość w obliczu 15-miljonowej armji bezrobotnych, gotowej każdej chwili do *zbolszewizowania* świata.

O tem niebezpieczeństwie rozpisuje się cała prasa, tak codzienna jak i zawodowa i niema frazesu czy *żargonu* ekonomicznego, którym nie staranoby się „zlikwidować" to zasadnicze zagadnienie współczesności.

Istotnie, już samo *wytłumaczenie* tego powojennego zjawiska bezrobocia jest niezmiernie trudnem, cóż dopiero mówić o *zaradzeniu* tej klęsce, wobec której stają bezsilne nawet Ameryka, Anglja i Niemcy?

Zdaje się jednak, że w całem tem zmaganiu się z istotą *materjalnych* przyczyn całego zjawiska *zapomniano* o pewnym czynniku *psychicznym*, od którego uwzględnienia będzie zależeć, czy zagadnienie bezrobocia *przejdzie* jako objaw konjunkturalny, powojenny, czy też zmieni się w *nieuleczalny* stan strukturalny i istotnie doprowadzi do ostatecznej katastrofy?

Bezrobocie rozpatrywano dotychczas zawsze z punktu widzenia czysto materjalnego, opartego na *ustawodawstwie*, podyktowanem zdobyczami „dobrodziejstw" *społecznych*. Tak się dzieje przynajmniej w Europie, a nie na ostatniem miejscu i w *Polsce*, gdzie wszędzie uwzględniano silniej postulaty ideologji *partyjnej*, aniżeli postulaty życia *praktycznego* — *zapobiegania nadużyciom*, przewracające zawsze i wszędzie najszczytniejsze myśli ludzkości w *absurdy*.

Niezawodnie, zasadniczych *przyczyn* bezrobocia jest cały legjon. Są niemi nietylko wspomniana *nadprodukcja* i zastój po powojennym głodzie towaru i nietylko *podkonsumcja* wskutek ogólnego zubożenia, jest nią nietylko amerykańska polityka *imigracyjna*, niedająca europejskiemu *wzrostowi ludności* możności odciążenia rynku pracy, nietylko cała światowa gospodarka *kartelowa*, stalowa, węglowa, naftowa, — ale jest też wiele przyczyn *elementarnych* i *politycznych*, jak kryzys *wełny* w Australji, *pszenicy* w Kanadzie, *jedwabiu* w Japonji, *kawy* w Brazylji, *cukru* hawajskiego, — a do tego wszystkiego rewolucja 400-miljonowych *Chin*, bojkot 320-miljonowych *Indyj*, bolszewizacja 150-miljonowej *Rosji* itd.

Poza wszystkiem jednak powyższem jest jeszcze *jeden czynnik*, zamało dotychczas uwzględniony, wprawdzie nie podstawowy, ale zato zmieniający stan przejściowy obecnego kryzysu bezrobocia w stan *chroniczny*. Tym czynnikiem, nietyle powodującym bezrobocie ile stabilizującym go, *podtrzymującym i zachęcającym jest:* psychiczne nastawienie szerokich mas, niechętnych do pracy wskutek *usankcjonowania i upaństwowienia płacy bez pracy.*

Powojenny wyścig nie pracy lecz „dobrodziejstw" społecznych zdobył stanowczo już zadużo dobrego. Świadczenia socjalne wraz z całem ustawodawstwem i *policyjnemi rygorami* otoczyły taką wydajną ochroną rynki pracy i *robotnika, że pozostawiły go wprost bez pracy,* bo dosłownie, zniechęciły do pracy tak *pracobiorcę* jak i *pracodawcę.*

Skąd prymitywny robotnik, a zwłaszcza ten od nieopłacającej się roli uciekający *mieszkaniec wsi,* ma nabrać chęci do pracy, skoro *licha płaca polskiego robotnika* i jego robocizna w pocie czoła *nie różni się wiele* od *„bezrobocizny"-zasiłku* bez wszelkiej rekompensaty pracy?

Nie opłaca się pracować — tak wynika z psychologji myślenia prymitywnego człowieka, jeżeli „ma się prawo" mieć — „panem et circenses" nawet — za *nieróbstwo.*

Niemniej nie zachęca do pracy całe otoczenie „społeczne" *pracodawcę,* nietylko dlatego, że jest ze wszystkich stron *ścigany i karany za pracę* i znienawidzony za *rzetelny zarobek,* ale też ze względu na fakt, że fundusz bezrobocia *uwalnia go* od trudu i ryzyka trzymania sztabu wykwalifikowanych robotników i *przetrwania z nimi normalnych kryzysów,* a pozwala pozbyć się ich przy pierwszej lepszej *sposobności.* Tak czyni n. p. niemiecki „średni" *rolnik,* gdy sam na zimę zaopatruje się w zasiłek bezrobotny w mieście, a równocześnie puszcza swego parobka, pracującego dla jego gospodarstwa w zimie, na zieloną trawkę zasiłków właśnie w lecie. Machinacje takie doprowadziły w Niemczech w samym ubiegłym roku do deficytu funduszu bezrobocia o 480 milj. marek. — Czy takie postępowanie można nazwać nadużyciem? Nie, ono wynika tylko psychologicznie z mentalności moralnej danego środowiska. Czyż gorzej czyni *wielki przemysł,* który z zadowoleniem zaciera ręce, mając w każdej chwili do dyspozycji *rezerwuar* całej armji robotników, którą musi opłacać dla niego całe społeczeństwo? Nie. I w tym wypadku niema „nadużycia", jest tylko *luka w ustawodawstwie.*

* * *

W dniu 11 października b. r. zadziwił cały świat *telegram z Moskwy* komunikujący, że Komisarjat Pracy *zniósł* na całym terenie Sowietów zasiłek dla bezrobotnych. Zatem w kraju ideału komunistycznego przekonano się o demoralizujących właściwościach tego kwiatu zdobyczy społecznej — *płacy bez pracy.*

Równocześnie nadchodzą wieści z rozmaitych stron świata o próbach *radykalnego zreformowania* przedewszystkiem t. zw. zasiłków dla bezrobotnych. Hitlerowcy w Niemczech projektują, za wzorem Bułgarji, poprzedzenie służby wojskowej jednoroczną *przymusową pracą* w kadrach robotniczych i koszarach, przy równoczesnem *zakazie pracy kobietom,* których w Niemczech pracuje 10 miljonów. Liczba bezrobotnych przekroczyła bowiem w Niemczech już trzeci miljon, a z zasiłków bezrobocia korzysta zgórą 5 miljonów osób (wraz z rodzinami). 800 marek rocznie kosztuje tam jeden bezrobotny, a świadczenia socjalne przekraczają tam 5 miljardów rocznie, przy 4 miljardach funduszów rezerwowych, przyczem trzeba zauważyć, że w Niemczech, niemniej jak u nas, wszystkie te świadczenia i ciężary płaci tylko *drobny ułamek* społeczeństwa, t. j. *handel i przemysł* i zarabiający „ponad miarę". Nic dziwnego więc, że kwestja bezrobocia w Niemczech jest bardziej palącą niżeli nawet w Anglji, gdzie jesteśmy świadkami *drugiego paradoksu* socjalnego, że przy rządach najbardziej radykalnych, Mac Donalda i *Labour Party,* stan bezrobocia osiągnął rekord nienotowany od roku 1921, a nawet przekraczający go.

Jak tonący brzytwy chwytają się obecnie wszystkie „socjalistyczne" rządy *paljatywów,* środków tymczasowych i powierzchownych, „asygnowania" coraz to nowych miljonów na zapłacenie „bezrobocizny", bo łatwiej z za *zielonego stolika* przelewać fundusze publiczne z kieszeni pracującego do kieszeni niepracującego, niżeli dla tego ostatniego *wynaleźć pracę.* Wystarczy bowiem być „ekonomistą", by demagogicznie podburzać i obiecywać zdobycze społeczne, ale zamało w tem zdolności produkcyjnej i kupieckiej, *by społeczeństwo wzbogacać.*

Do takich założeń, mających zaradzić bezrobociu w Anglji i Niemczech, należą projekty, na które może sobie pozwolić tylko fantazja Lloyda George'a, — by w najbliższych pięciu latach rzucić 9½ milj. funt. szt. na budowę dróg narodowych, 28 milj. funt. szterl. na drogi wiejskie i mosty. Nas, Polskę, nie stać nawet — jak podaje „Nadwiślanin" z 8. 10. br. — na roboty ziemne w Chełmnie dla 150 bezrobotnych i musi dojść do burzliwych zebrań wraz z rezolucjami. Cóż dopiero mówić o takim projekcie jak niemiecki, który dąży do stworzenia wielkiego *towarzystwa akcyjnego* względnie spółki, mających przy poparciu rządu zatrudniać bezrobotnych.

Zdaje się jednak, że właśnie *w Niemczech* zanosi się na jedynie racjonalne reformy w dziedzinie zasiłków bezrobocia w drodze zniesienia, przynajmniej częściowego, płacy bez pracy. Nowy rząd zamierza do kwietnia przyszłego roku wnieść ustawę o *przymusowej pracy* dla bezrobotnych, zatrudniając ich przy *osuszaniu moczarów* Prus Wschodnich i usprawnieniu sieci kanałowej w Niemczech. Przeciętna płaca przymusowa ma wynosić 100 mk. miesięcznie, a więc mniejwięcej tyle, ile wynosi dotychczas zasiłek dla poszczególnego bezrobotnego z funduszu bezrobocia.

Czy nie czas u nas w Polsce iść z duchem czasu *i wzorować się* choćby na Niemczech? Mamy przecież analogję odnośnie osuszenia i meljoryzacji *Polesia.* W ostatnich pięciu miesiącach b. r. wydaliśmy na bezrobocie 76 milj. zł., które przepadają jak kamień we wodzie, tamując tak szczupły obieg krwi — kredyty handlu i przemysłu, a niedając bezrobotnemu nic ponad *głodowej wegetacji.* Jeżeli zważymy, że w 1923 roku nie wydano więcej nad 10 milj. złotych na bezrobocie, a w całości wydano na ten cel już blisko ćwierć miljarda, to z prawdziwą zgrozą trzeba patrzyć na przyszły bieg sprawy, biorąc pod uwagę, że *świadczenia socjalne* w Polsce dobiegają już miljarda zł. rocznie i przekraczają 25 proc. brutto dochodu człowieka pracującego i płacącego podatki i świadczenia. Jeżeli do tego dodamy, że liczba warsztatów pracy w Polsce nie przekracza 30.000 jednostek, a liczba robotników niewiele ponad dwa miljony, z czego połowa przypada na rolnictwo, to stan naszego bezrobocia i całe jego komplikacje mimo absolutna jego małość w stosunku do kryzysu światowego, przedstawia się nawet *gorzej niżeli gdzieindziej.*

* * *

Jest jednak kraj i jest społeczeństwo, które może Europie a zwłaszcza Polsce służyć za wzór, nie dlatego, żeby tam bezrobocia nie było — przeciwnie, bezrobocie tam największe w świecie, bo ponad 5 miljonów osób chętnych do pracy jest bez pracy — *Zjednoczone Stany Północnej Ameryki* (Ernets Bevin obliczył na luty br. przez „League of Nations Union Con-

ference on Unemployment" 5.5 milj. bezrobotnych). Niema tam jednak tego *pierwiastka niszczycielskiego* i demoralizującego, który jak bakcyl szerzy *epidemję nieróbstwa* w Europie i nie pozwoli jej ocknąć się z kryzysu w taki sposób, na jaki zdolną jest każdej chwili Ameryka, przeżywająca obecnie tylko ciężki kryzys a nie chroniczną zmorę bezrobocizny. Niema tam naszej spekulacji na żłóbek publiczny, na zmuszanie pracodawcy do likwidacji swego warsztatu pracy dla „udostępnienia" swemu pracobiorcy tego bezrobotnego dobrodziejstwa społecznego względnie opłacania go z funduszów publicznych bez rekompensaty. W Ameryce *niema wogóle funduszów bezrobocia*, żadnych świadczeń społecznych, a przecież nie słyszy się tam, by kto umarł z głodu, przeciwnie, w samem Detroit wydają instytucje charytatywne tygodniowo pół miljona dolarów na bezpłatne wyżywienie bezrobotnych.

W Ameryce niema dalej żadnych *związków zawodowych*, w naszym sensie, t. j. hodowli *proletarjatu*, jako osobnego stanu, obliczonego przedewszystkiem do walki z życiem gospodarczem, — naodwrót zaś są tam potężne związki zawodowe, które przyjmując raz kwalifikowanego robotnika do swego grona, *zabezpieczając* mu nie zasiłek na wypadek bezrobocia, ale dobrze płatną pracę — bo nie przyjmują tam kogobądź i nikogo z jedynej racji „proletarjackiej". Niema tam również żadnych świadczeń socjalnych ze strony pracodawcy, ale zato *są firmy*, które swym robotnikom *gwarantują* przy przyjmowaniu ich do pracy 48-godzinną pracę tygodniowo, a na wypadek restrykcji pracy płacą robotnikom pełną robociznę.

Wszystko powyższe dzieje się nie z jakiejś łaski ustawodawstwa socjalnego, lecz *w imię godności ludzkiej* i świadomości każdego Amerykanina, że *„prawo" do życia ma tylko ten, kto pracuje*, a kto jest do pracy niezdolny, może liczyć na dobroć serca ludzkiego, a w żadnym wypadku nie śmie być zgorszeniem publicznem i mieć „pretensje" o płacę bez pracy.

* * *

Polska szczyci się, słusznie, że kroczy na czele postępu socjalnego w świecie. 8-godzinny dzień pracy był u nas ustawą już z dniem 23. 10. 1918 r. Państwowy Urząd Pośrednictwa Pracy istnieje od 27. I. 1919 roku a Konstytucja wyraźnie określa w art. 102, że „praca jako główna podstawa bogactwa Rzeczypospolitej, pozostawać ma pod szczególną ochroną państwa". Niestety cały ten idealny polot spełzł na przywileju korzystania z koryta publicznego, a interpretacja najpiękniejszych myśli ustawodawczych uczyniła z nich, wskutek niedopowiedzeń lub umyślnych niejasności, środek do samowoli i nieróbstwa oraz *uniemożliwiania* uprzemysłowienia wzgl. kapitalizacji kraju.

Nie jest to tylko nasza bolączka, bo z wyjątkiem *Francji*, która opłaca swój brak bezrobocia jeszcze groźniejszym *rakiem wyludnienia*, cała Europa ośmieszyła się w oczach prawdziwego postępu utopistycznemi mrzonkami, dążącemi do sprawiedliwości i równości, — podczas gdy ludność znajduje się jeszcze w stanie *walki wszystkich przeciw wszystkim* i zwycięstwu zdolniejszych nad mniej uzdolnionymi względnie słabszymi, którzy zmuszeni są *podporządkować się.*

Jesteśmy świadkami zdumiewających przemian w życiu cywilizacyjnem ludzkości. Z jednej strony niebywały *rozrost materjalny i intelektualny* jednostek w myśl Emersonowskiego representativ man, z drugiej strony katastrofalny *zanik życia zbiorowego*, z powodu — jak filozof Ferrero twierdzi — tyranji maszyny. Hegemonji kapitału i maszyny przeciwstawia się z drugiej strony utopja, niestety poparta przedewszystkiem przez *elementy* asocjalne i degeneracyjne, którym ustępliwość, dyktowana pobudkami ideowemi, uczyniła już zadużo koncesyj.

Niespostrzeżenie znikła z widowni zagadnień gospodarczych *klęska strejków* i walka o lepszą płacę a ustąpiła pole *walce o płacę bez rekompensaty.*

Problem płacy i pracy zmienił się na problem bezrobocizny i stokrotnie trudniejszej walki z armją bezrobocia, zorganizowaną, nieuniknioną jak los w swym ostatecznym niszczycielskim pochodzie, jeżeli nie znajdzie się środek zaradczy, nie na samą kwestję bezrobocia, lecz na *wzrost bezrobocia*, nie z przyczyn gospodarczych, lecz *psychologicznych.*

Mylą się niezaw. poczciwcy, którzy wskazują na *rzemiosło* jako na niewyczerpane źródło dla bezrobotnych, bo z źródła pije tylko ten, kto jest spragniony, a nie można nikogo zmusić do takiej pracy, która mu nie odpowiada. Ustawodawstwo wyraźnie zastrzega, że nie można zmuszać pracownika do pracy innej, niżeli do której czuje się kwalifikowany. Jest jeszcze *sto innych klauzul*, które umożliwiają mu, o ile *nie chce pracować*, stać się „zawodowym" bezrobotnym. Poza tem prawdziwym rezerwuarem przyszłych bezrobotnych w Polsce jest polska wieś.

Chłop, który raz zasmakował choćby żebraczego chleba wielkomiejskiego, nigdy już nie wróci do nędzy chałupniczej i pracy od świtu do nocy wzamian za pieczone ziemniaki i razowy chleb.

* * *

Oto zagadnienie bezrobocia w Europie a zwłaszcza w Polsce: ustawodawcza *zachęta do bezrobocizny*, zapraszanie do nieróbstwa i pracy politycznej na ulicy zapomocą sztuczki poprzedniej *półrocznej pracy*, by później *całemi latami* mieć pretensje o utrzymanie na koszt społeczeństwa.

Jest zasada polska i przysłowie: „Bez pracy niema kołaczy" — oto jedyne wyjście z bezrobotnej matni.

Nie będzie to żadną *demagogją*, wręcz przeciwnie, jeżeli rzuci się hasło, by *znieść zasiłki za bezrobocie* względnie zmienić je na *pracę przymusową.*

Taki przykry dla niejednego bezrobotnego widok, iż skończy się „dolce far niente" i „niezawiniony" stan jego bezrobocia z chwilą, gdy nie podejmie się tej pracy, którą mu przydzielą, odrazu *zdziesiątkuje szeregi bezrobotnych zawodowych*, a pozostanie tylko nieunikniona w każdym czasie kryzysu rzesza praw-

dziwych bezrobotnych, względnie *chętnych do pracy*, którzy — jak wojna wykazała — zdolni są do każdej pracy, o ile tylko zechcą.

W obecnym stanie rzeczy nie pomoże żaden inny środek-paljatyw, ani humanitaryzmu, ani wyrachowania, żaden „code sociale", ani żadna ofiarność społeczna, nie poradzi tu nawet międzynarodowe laboratorjum społeczne, jakiem jest B. T. A. (Międzynarod. Biuro Pracy) w Genewie z jego idealną dewizą „Czyń sprawiedliwość, a zapanuje pokój!" — Trzeba znieść płace bez pracy, ale też *dać możność pracy*, choćby tymczasowej.

Skąd jednak brać *fundusze* na ową pracę dla bezrobotnego? Sam wysiłek bowiem nie wystarczy, każda praca wymaga, oprócz robocizny, *kapitału inwestycyjnego.*

Skąd brać w Polsce, oprócz wydanych już 200 miljonów złotych na bezrobocie, dalsze 400 milj. zł. *na uruchomienie pracy* dla zobowiązanych do pracy bezrobotnych przymusowych?

Oto *jest taki fundusz* i jest taka praca, która każdemu bezrobotnemu może odpowiadać i nie stanie się *konkurencją dla inicjatywy prywatnej*, wręcz przeciwnie, ożywi ją. Są *fundusze rezerwowe ubezpieczalń społecznych* i są *niezbędne prace drogowo-komunikacyjne*. Ani jedno ani drugie nie jest utopją lub chwilowym wymysłem, albowiem jedno i drugie realizuje się już, jak wspomniano, w Anglji i w Niemczech.

Niedawno zamknięta wspaniała nasza Międzynarodowa Wystawa Komunikacyjna w Poznaniu uświadomiła ogół o niesłychanym rozroście prywatnego *automobilizmu komunikacyjnego* (autobusowego), który dziś przewyższa 4-krotnie długość linij kolejowych. Już z początkiem b. r. mieliśmy 4.000 linij autobusowych, które przewiozły 57 miljonów pasażerów. Równocześnie trzeba podkreślić, że sam przemysł automobilowy jest u nas słabo rozwinięty i jesteśmy krajem *o niebywałych możliwościach* rozwoju automobilizmu, zwłaszcza dla kapitału amerykańskiego.

Niema zatem najmniejszej wątpliwości, że piekąca potrzeba nowych *tysięcznych sieci autobusowych* stworzyła niebywałą konjunkturę tak dla celów kredytowych, odnośnie *budownictwa dróg*, jak i dla zatrudnienia rąk bezrobotnych. Ponadto posiadamy *w tresorach ubezpieczalń* pół miljarda złotych funduszów własności społeczeństwa, które energicznem cięciem należy sproduktywizować dla likwidacji bezrobocia.

Zatem precz z *jałmużną bezrobociznową*, hańbiącą człowieka czynu i dobrej woli, natomiast uruchomić pracę, do której ma prawo każdy obywatel państwa, prawdziwie opiekującego się nim!

Precz z funduszami *martwej ręki ubezpieczalniowej* na korzyść budownictwa komunikacyjnego w Polsce, co miljonom rąk może dać pracę, a inicjatywie businessowej całego kraju wszelkie możliwości rozwoju!

Henryk Grudziński.

Zniżka cen surowców

W ostatnich miesiącach zaobserwowano znaczne przyspieszenie tempa zniżki cen surowców, trwającej od kilku lat. *Początku zniżki tej należy szukać z początkiem r. 1925*, t. j. w okresie, kiedy indeks cen hurtownych osiągnął swój punkt kulminacyjny po kryzysie z roku 1920 i 1921. Indeks ten obliczony na podstawie cen z r. 1913, wynosił 170.

W środku roku spadł on do 160, a z początkiem roku 1926 wynosił 150; minimum osiągnął on w maju i czerwcu tego roku cyfrą 146, poczem podniósł się w październiku do 154, następnie jednak w ciągu całego roku 1927 i pierwszego kwartału 1928 utrzymywał się na poziomie od 141 do 145. *Od maja 1928 rozpoczyna się nowa serja zniżek do 131 w maju i czerwcu 1929, 134 w lipcu i sierpniu i 132 we wrześniu tegoż roku. Następnie silnie spada do 127 w listopadzie i grudniu, 123 w styczniu b. r., 121 w lutym, 119 w marcu, 117 w kwietniu, 116 w maju i 113 w czerwcu.*

Zniżka indeksu światowego wyniosła od początku roku 1925 jedną trzecią, a od dwóch lat blisko jedną czwartą. Zniżka oczywiście dotknęła w różnym stopniu poszczególne kategorje towarów. *Uniknęły jej nawet wyroby przemysłowe, więcej lub mniej skartelizowane.* Tak np. mimo, iż *zdolność produkcyjna przemysłu metalurgicznego przekracza znacznie zapotrzebowania konsumcyjne, ceny wyrobów metalowych utrzymują się mniejwięcej od dwóch lat.* Surówka clewelandska kosztuje 66 szyl. za tonę, jak przed dwoma laty. To samo dotyczy przemysłu węglowego. Tona węgla best Welst podrożała nawet do funta szterlinga. Ceny ropy wykazały znaczną odporność dzięki działalności wielkich trustów. Również akcja Stowarzyszenia Eksporterów Amerykańskich pozwoliła na utrzymanie kursów miedzi na niezmienionym poziomie aż do kwietnia br., kiedy nagle obniżyły się one z 75 do 45 ft. szt. za tonę.

Natomiast *ceny innych metali przemysłowych załamały się oddawna.* Ołów spadł z 35 ft. szt. za tonę w roku 1925, do 20 ft. szt. w roku 1928, a 18 ft. szt. obecnie. Cynk spadł z 36 ft. szt. za tonę w r. 1925, do 25 w roku 1928 i 15 ft. szt. obecnie. Cyna obniżyła się z 219 ft. szt. za tonę w r. 1926 i 1927 do 212 ft. szt. w połowie 1928 i 135 ft. szt. obecnie.

Artykuły włókiennicze podobnie jak metale przemysłowe odczuły dotkliwie zniżkę. Funt bawełny amerykańskiej Middling obniżył się z 12½ d. z końcem czerwca 1928 do 9½ d. z końcem grudnia 1929, a 7½ d. obecnie. Funt wełny australijskiej w tym samym czasie obniżył się z 48 d. do 33 d. i 27 d., a tona juty z 28 do 22 ft. szt. Jedwab, który osiągnął swój punkt kulminacyjny w roku 1923, obniżył się do połowy od tego czasu, z czego spadł w cenie o czwartą część zaledwie od roku. Również len i konopie zniżkowały od początku roku 1929 o około 30 proc.

Również *produkty kolonjalne zostały poważnie dotknięte zniżką.* Kauczuk, którego funt w roku 1925 do 1926 kosztował jeszcze 20 d. przed zniesieniem planu Stefensona, następnie obniżył się do 10 d. i ostatecznie do 6 d. Cukier kryształowy, który już w roku 1928 spadł do 27 szyl za cwt., podczas gdy kosztował dwukrotnie tę cenę w roku 1923, jeszcze obniżył się blisko do 1 ft. szt., t. j. 20 szyl. *Kawa, która kosztowała w roku 1925 w Rio de Janeiro około 4 dol za kilo, a w roku 1928 i 1929 około 3 dol., obniżyła się z końcem ub. roku poniżej 1½ dol.* Kakao, które z początkiem 1927 przekroczyło w Nowym Jorku 16 cent. za lb., spadło do 13 cent. z początkiem 1928, do 10 cent. z początkiem roku 1929, a ostatnio do 7½ centa. Herbata, która z końcem roku 1928 kosztowała jeszcze blisko 1½ szyl. funt, obecnie nie kosztuje nawet 1 szyl.

Ceny produktów rolniczych obniżyły się szczególnie ostatnio. Od roku pszenica zagraniczna spadła

w Londynie o około 20 proc., jęczmień o 25 proc., owies o 30 proc., kukurydza o 30 proc., ryż o 13 proc., ziemniaki o 50 proc., baranina australijska o 20 proc., wołowina o 50 proc., duńskie bekony o 12 proc., duńskie masło o 17 proc., sery kanadyjskie o 16 proc. Skóry niewyprawione o blisko 30 proc., wyprawione o 20 proc.

W ogólności *przeciętny indeks zbóż i mięsa spadł* ze 168 w 1924 do 153 w roku 1928, 143 w roku 1929, a od roku ze 140 do 121. Indeks surowców włókienniczych z 215 w roku 1923 do 165 w roku 1928, 145 w roku 1929, a w ciągu ostatniego roku ze 145 do 104. Indeks surowców mineralnych spadł ze 149 w roku 1924 do 115 w roku 1928 i 120 w roku 1929, a w ciągu ostatniego roku ze 120 do 103. *Indeks ogólny, który wynosił 166 w roku 1924, spadł do 141 w roku 1928; 133 w roku 1929, a w ciągu ostatniego roku ze 132 do 113.*

Cyfry powyższe wykazują, że *zniżkowy ruch cen towarów trwa już od dłuższego czasu. Ponieważ po ostatnich zniżkach najczęściej ceny te zrównały się z poziomem kosztów ich wytwarzania, możliwości dalszej zniżki wydają się być wysoce ograniczone*, chyba gdyby nastąpiło światowe obniżenie płac, któreby podniosło siłę kupną pieniądza i przez to stanowiło rodzaj waloryzacji monetarnej. *Roman Battaglia.*

Nadzwyczajne Walne Zebranie

Stow. Kupców Handlujących Żelazem i Dźwigarami

na Województwo Poznańskie i Pomorskie

W sobotę, dnia 25 października rb. na sali „Domu Kupiectwa Polskiego" w Poznaniu przy ul. Zwierzynieckiej 12 odbędzie się Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie Stowarzyszenia Kupców Handlujących Żelazem i Dźwigarami na województwo Poznańskie i Pomorskie.

Na dzień 30 czerwca 1930 rozesłane zostały do poszczególnych kupców handlujących żelazem i dźwigarami na woj. Poznańskie i Pomorskie ze Związku Hurtowników Żelaza w Poznaniu doniesienia o przydziale tychże do kategorji A i B. Takie okólniki odebrali tak zapisani jak i niezapisani członkowie Stowarzyszenia.

Poza innemi podanemi w powyższych okólnikach zobowiązaniami podane zostało do wiadomości, że ogranicza się dostawę tranzytową do pewnej uprzywilejowanej liczby, poza tem odmawia się znacznej większości prawdziwym żelaźniakom, którzy dziesiątki lat zawodowo w tym dziale pracują, możności uzyskania dostaw z Huty, jako też swobodnego dysponowania zamówień przez poszczególnych kupców na adres ich klienta na obce stacje. Hurtownicy natomiast rezerwują dla siebie odnośne dostawy, pomijając tem samem kupców detalistów. Poza tem Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie winno stanowczo podjąć uchwały w sprawie ujednolicenia cen z dostawą franco każdej stacji odbiorczej, ażeby ceny na artykuły zsyndykowane były równe w każdej miejscowości.

Porządek obrad jest następujący:

1. Zagajenie i odczytanie protokółu z ostatniego Walnego Zgromadzenia.
2. Przyjęcie zmiany ustaw Stowarzyszenia (odbitki poprawionych ustaw przez członków Zarządu zostały przesłane wszystkim członkom do wiadomości).
3. Zatwierdzenie, wzgl. wybór nowego członka Zarządu po myśli § 6 statutu naszego Stowarzyszenia w miejsce kol. p. Feliksa Stobieckiego, który z Zarządu wystąpił.
4. Rozpatrzenia i uchwała wniosków.
5. Wolne głosy i zamknięcie.

Podpisany Zarząd prosi WPanów Kolegów o nadesłanie swych cennych uwag i wniosków do powyższego, które zostaną na Nadzwyczajnem Walnem Zgromadzeniu w dniu 25. bm. w Poznaniu do uchwał przedłożone. Ze względu na bardzo ważne mające zapaść uchwały, raz jeszcze Zarząd prosi usilnie o najliczniejszy udział w zebraniu.

Leszno, dnia 15 października 1930.

ZARZĄD:

(—) W. Kałek, prezes. *(—) Fr. Przymuszała*, sekr.

LESZEK GUSTOWSKI.

Gdynia

II.

Ziemlich häufig, sowohl in polnischen wie auch in den danziger Kreisen, wurde angenommen, dass der Entwurf und der Bau des Hafens in Gdynia andauernd steigenden Schwierigkeiten entsprungen wären, oder auch durch den Boykott Polens seitens Danzigs veranlasst waren.

Ich benutze die Veröffentlichungsgelegenheit, um festzustellen, dass diese Behauptung angenau und auch eine beliebige ist. Dabei umgehe ich die selbstverständliche Tatsache, dass — wenn die Entstehung eines neuen Hafens in Gdynia nur Schwierigkeiten seitens Danzigs verursachen sollten, — so besitzen wir in den Institutionen des Internationalen Rechtes genügende Mittel und Wege, um gewissen Widerwärtigkeiten entgegenzugehen.

Der Plan der Erbauung eines eigenen, unabhängigen Hafens an der Ostsee war zeitlich früher entstanden. Der Entschluss zum Hafenbau in Gdynia stellt einen organischen Bestandteil unseres grossen wirtschaftlichen Investitionsplanes dar, für welchen ein solcher Hafen als unentbehrlich anerkannt wurde. Kein verantwortlicher Leiter der polnischen Wirtschaftspolitik könnte sich dieses Teiles des polnischen Wirtschaftsprogramms entsagen.

Lange genug — nahmen wichtigere Probleme Oberhand; auch häuften sich Fragen, die einer unverzüglichen Erledigung bedurften. Lange genug — warteten die Führer des Wiederhergestellten Polens auf das Aufleuchten besserer wirtschaftlicher Zustände. So vergingen Jahre. Gleichzeitig nahm das Streben der Wirtschaft nach der Meeresküste an Stärke zu. Die Bedürfnisse wuchsen.

Die Wirtschaftspolitik der Republik Polen — besonders aber die polnische Handelspolitik, konnte sich ohne den Vorteil, den der unabhängige Zutritt zum Meere sichert, nicht mehr behelfen — ein Zutritt, welcher sich als ein grosses, auf die ganze Welt weit geöffnetes Tor auftut, ausgerüstet mit allen technischen Einrichtungen und Mitteln der neuzeitigen Seehäfen.

Solchen Anfang nahm unser Gdynia-Hafen. In unseren Augen — in Augen des heutigen Polens — ist das erstanden, was die weite polnische Meinung, als das Gdynia-Wunder bezeichnet. Von den schneeweissen Gipfeln der Tatra und den rauchenden Oefen Polnisch-Oberschlesiens — von den unabsehbaren Niederungen, bis weit, zu den stahlblauen Gewässern des Niemen und der Wilja, geht die Märe vom Gdynia-Wunder.

Der Gdynia-Hafen stellt keine Nachwirkung und auch kein Resultat eines Sofortprogramms Polens dar. Gewiss nicht.

Der Gdynia-Hafen hat die grosse Bedeutung einer Verwirklichung der Hauptetappe auf dem Wege: Weichsel — Wartha — Ostsee.

Diesen Ostsee-Weg hat das Wiederhergestellte Polen als seine Hauptrichtung erkannt. Und nichts mehr kann uns heute von dieser Route ablenken. An der Ostsee läuft zweifelsohne die polnische Unabhängigkeitslinie mit dem übermächtigen Drang wirtschaftlicher Bedürfnisse eines riesigen polnischen und gleichzeitig tschechischen und ungarischen Hinterlandes zusammen.

Der Hafen in Gdynia ist kein aussergewöhnliches Unternehmen. Ebensowenig wird man annehmen dürfen, dass Gdynia die Grenze der polnischen Initiative auf dem Gebiet der wirtschaftstechnischen Ausstattung unseres bescheidenen Küstenstreifens ist.

Gleichwohl — neben Danzig — geniesst Polen schon lange Zeit vor dem Bau des Gdynia-Hafens bestimmte Rechte in den Häfen von Triest, Constanz und Galace. Die polnische Handelsvertragspolitik bemüht sich ständig um immer neue Begünstigungen in den freien Zoonen grosser Auslands-Häfen.

Wenn wir die gegenwärtige Dynamik im Umsatz unseres Ueberseehandels auch weiterhin aufrechterhalten könnten, dann stünde nichts im Wege, dass z. B. der künftige offene Fischerseehafen einen Teil spezieller Seetransporte übernehmen müsste.

Unsere Zusammenarbeit mit einer Reihe von Ländern Mittel-Europas auf dem Gebiete des Seehandels kann in dem modernen Gdynia-Hafen einen sehr geeigneten Boden finden. Dank des Hafens in Gdynia erobert sich der Uebersee-Import der Tschechoslovakei bereits eine nahmhafte Stelle. Die Entwicklungsaussichten für diese Zahlen unserer Hafenumschläge sind tatsächlich viel verheissend. Deshalb müssen wir auch die Leistungsfähigkeit unseres handelstechnischen Hafenapparates ständig erhöhen, um desto sicherer die Transitladungen nach den Häfen der polnischen Küste lenken zu können.

Das heutige Polen hat von den Teilungsmächten keine erfreuliche Erbschaft auf dem wirtschaftlichen Gebiet übernommen. Heute finden wir unsere Wirtschaftsfronten grösstenteils gefesselt, erstarrt und besetzt. Wir müssen leider immer häufiger und empfindlicher den Mangel der letzten hundert unfreien Jahre verspüren, während welcher wir unabhängig von den Interessen dritter Staaten, und nur übereinstimmend mit eigenen organischen Entwicklungsbedürfnissen, das wirtschaftliche Leben des polnischen Länder günstig hätten gestalten können.

Hauptsächlich auf dem Wege der Verwirklichung unserer Möglichkeiten an der Ostsee können wir für unsere Wirtschaft sichere und feste Entwicklungsbedingungen herausarbeiten. Dazu ist ein leistungsfähiger Hafenapparat unentbehrlich. Beide Häfen, der Danziger nicht minder wie der in Gdynia, haben geräumige Arbeitsfelder vor sich.

Czas już zamówić

Kalendarz-Notatnik i Podręcznik Fachowy

dla branży metalowej, maszynowej, elektro- i radjotechnicznej, automobilowej, rowerowej, motocyklowej, budowlanej, drzewnej, ceramicznej i maszyn rolniczych

na rok 1931

Rychłe zamówienie Kalendarza-Notatnika ułatwi nam ogromnie pracę nad tak pożytecznym i wprost niezbędnym podręcznikiem i spowoduje jego szybsze ukazanie się.

Ze względów praktycznych i na wielostronne życzenie, uwzględniliśmy w dziale notatnikowym również i w przyszłym Kalendarzu notatnik **do 1. 4. 1932 roku,** co przy obecnym nadmiarze weksli klientowskich nawet w średnio wielkiem przedsiębiorstwie oraz innych płatności terminowych jest dla przemysłu i kupiectwa niezmiernie ważnem.

Wobec firm, które zamówią Kalendarz-Podręcznik Fachowy **w ciągu tygodnia,** zobowiązuje się wydawnictwo do **bezpłatnego wydrukowania firmy subskrybującej w spisie firm w jednym wierszu.** Będzie to dla każdego zamawiającego pewną reklamą i przybywa przez to Kalendarzowi bogaty materjał adresowy — wielce zresztą potrzebny i pożądany dla hurtowników i fabrykantów.

Kto wraz z zamówieniem nadeśle 8 zł, temu wysyłamy Kalendarz **franco bez kosztów przesyłki.** Jest to o 1,60 zł taniej, gdyż porto Fachowego Kalendarza-Notatnika, który jest dość obszerny i ciężki i który wysyłamy stale za zaliczką jako polecony, aby w drodze nie zaginął, kosztuje wraz z zaliczeniem i zapisaniem 1,60 zł.

Dla dogodności Szan. Czytelników dołączamy pocztówkę zamówieniową, na której szczególnie dokładnie prosimy wypełnić wiersz, jaki zamieścimy bezpłatnie w Kalendarzu.

Nie potrzebujemy chyba nadmieniać, że nasze Kalendarze-Notatniki i Podręczniki Fachowe nie wymagają już osobnego zachwalania. Wydajemy je już od szeregu lat, jako pierwsi wydawcy tego rodzaju specjalnych Kalendarzy-Podręczników na całą Polskę.

Znaczna objętość Kalendarza-Notatnika i Podręcznika dla branży metalowej, maszynowej, elektro- i radjotechnicznej, automobilowej, rowerowej, motocyklowej, budowlanej, drzewnej i ceramicznej oraz maszyn rolniczych, piękne wykonanie, solidna oprawa książki, pożyteczne i treściwe artykuły, obszerne, bo 224 strony obejmujące, kalendarjum do zapisków, w tem notatnik wekslowy do 1. 4. 1932 r., wyrobią temu pożytecznemu podręcznikowi coraz większe uznanie i rozpowszechnienie w całej Polsce.

Do niniejszego numeru dołączamy pocztówkę zamówieniową.

Administracja
„Rynku Metalowego i Maszynowego"
Poznań, ul. Wielka 10

Wiadomości branżowe

ZGROMADZENIE ODDZIAŁU POLSKIEGO ZWIĄZKU PRZEMYSŁU METALOWEGO.

Dnia 22. bm. odbędzie się w Warszawie Walne Zgromadzenie Oddziału Warszawskiego Polskiego Związku Przemysłowców Metalowych. Oddział warszawski tego Związku liczy około 120 członków. Zgromadzenie zajmie się sprawami organizacyjnemi oraz wysłucha sprawozdania z działalności za okres ubiegły.

Z PRZEMYSŁU METALURGICZNEGO.

Według danych górnośląskiego Związku przemysłowców górniczo-hutniczych w Katowicach, w lipcu r. b. wydobyto, lub wyprodukowano: 576 ton brunatnych żelaziaków, 25.227 ton surówki, 1.337 ton wyrobów lanych drugiego stopnia, 53 ton rur żeliwnych, 51 ton odlewów metalowych wszelkiego rodzaju, 84.173 ton stali surowej i odlewów stalowych, 4.593 ton półfabrykatów walcowanych, 65.083 ton wyrobów walcowanych gotowych i 13.400 ton wyrobów gotowych do dalszej obróbki.

W lipcu na G. Śląsku zatrudniały kopalnie rudy żelaznej, wielkie piece, stalownie i walcownie, odlewnie żelaza i stali oraz inne działy hut żelaza i obróbki surowca 30.669 robotników, w tem 28.022 mężczyzn, 554 pracowników nieletnich i 2.093 kobiety.

JESZCZE W SPRAWIE ULG CELNYCH NA MASZYNY NIEWYRABIANE W KRAJU.

Wśród dezyderatów sfer gospodarczych odnośnie zagadnień celnych szczególnie ważną jest kwestja ulg celnych, udzielanych przy wywozie niektórych maszyn i aparatów. Ulgi te są bardzo ważne dla kalkulacji, odbijają się bowiem w półtora a nawet więcej procentach na cenie towaru. Ponieważ zmodernizowanie środków produkcji polskiej jest bezwzględną koniecznością, zwłaszcza w celu spotęgowania eksportu wyrobów krajowych, centralne organizacje przemysłowe i Kongres Izb Przemysłowo-Handlowych zajęły stanowisko, że czynniki rządowe powinny dążyć do racjonalnego i liberalnego stosowania ulg celnych dla maszyn, aparatów i innych środków produkcji, wyrabianych w kraju. Pożądanem jest, by ulgi te były największe, a zatem, by stosowana dawniej 10-procentowa stawka celna była przywrócona i stosowana po stwierdzeniu, że sprowadzona maszyna lub aparat nie są wykonywane w kraju i że pochodzą z kraju, traktującego równorzędnie nasze towary na swym rynku. Przytem ulgi przyznawane być winny na termin odpowiedni do wykonania danej maszyny i aparatu tak, by urządzenia kupione w przewidywaniu niższej wartości nie były obciążane, naskutek ewentualnie wydanego w międzyczasie nowego rozporządzenia, cłem wyższem.

LOKOMOTYWY POLSKIE W RUMUNJI.

W tych dniach przybyły już do Rumunji pierwsze lokomotywy pol kie, wynajęte przez rumuńskie koleje państwowe. Jak wiadomo, Polska wynajęła Rumunji 50 lokomotyw celem zadośćuczynienia potrzebom transportu zbóż. Przejęcie lokomotyw i oddanie ich do użytku nastąpi w sposób identyczny jak roku ub. przy przejęciu wynajętych lokomotyw niemieckich.

ZAMÓWIENIA NA RURY ŻELAZNE DLA WODOCIĄGÓW GÓRNOŚLĄSKICH.

Sprawa zamówienia kredytowego Rządu na rury żelazne lane dla budowy wodociągów na Górnym Śląsku znajduje się obecnie w stadjum technicznego opracowania umowy. Uzgadniane są mianowicie sposoby płatności związane m. in. ze sprawą weksli Zarządu Budowy Wodociągów na Górnym Śląsku. Rury mają być dostarczane z kredytem 5-letnim i mają posłużyć do wyłożenia około 23 km. trasy wodociągowej. Po uzgodnieniu szczegółów technicznych, związanych z finansowaniem umowy, należy się liczyć z szybkiem załatwieniem sprawy. Tak więc ostateczna decyzja zapaść może już w niedługim czasie. Zawarcie tej transakcji przyczyniłoby się niewątpliwie do szybkiego sfinalizowania budowy wodociągów na Górnym Śląsku, gdzie, jak wiadomo, sprawa ta jest szczególnie paląca.

ZAMÓWIENIA RZĄDOWE DLA PRZEMYSŁU HUTNICZEGO.

Zamówienia dla przemysłu hutniczego w ciągu pierwszych 8 miesięcy r. b. (do 31. 8.) wyniosły ogółem 47.852 ton. Największa ilość zamówień w r. b. przypadła na kwiecień 30.810 ton, kiedy to Rząd, pragnąc przyjść z pomocą przemysłowi hutniczemu, udzielił zamówień w większości objętych budżetem na cały rok zgóry. To też w czerwcu następuje wielki spadek zamówień (maj 341 ton, czerwiec 152 tony). Zamówienia w sierpniu (2.442 tony) i w lipcu (3.088 ton) są nieco większe, jednak obejmują tylko niewielką część wszystkich zamówień przemysłu hutniczego. We wrześniu zamówienia rządowe objęły około 15.000 ton, w tem jednak jest transakcja zamienna z Min. Komunikacji na dostawę 12.000 ton szyn ze złączeniami wzamian za złom żelazny. Reszta, to bieżące zamówienia rządowe, które nie przekraczają cyfry z lipca i sierpnia. Należy dodać, iż ogólna ilość zamówień była nieco mniejsza we wrześniu, niż w sierpniu, i wyniosła około 45.000 ton (w sierpniu ponad 50.000 ton), głównie ze względu na spadek zamówień prywatnych. O zwiększenie zamówień rządowych przemysł hutniczy zabiega w dalszym ciągu. W razie niezwiększenia bowiem zamówień można się liczyć w niektórych wypadkach z ewentualną redukcją robotników.

POŻAR GNIEŹNIEŃSKIEJ FABRYKI „HERKULES".

W nocy z 9. na 10. b. m. po godz. 12 stróż we fabryce maszyn stolarskich i tartacznych oraz odlewni żelaza „Herkules" (wł. p. Schmelinga) przy ul. Witkowskiej nr. 6 zauważył, że na dachu nad działem stolarskim ukazały się języki ognia. Zaalarmował zaraz kierownictwo fabryki oraz straż pożarną, która przybywszy wkrótce na miejsce, zlokalizowała pożar. Gdyby płomienie ogarnęły całą fabrykę, pożar w skutkach mógłby okazać się katastrofalnym. Mimo wszystkie starania pastwą ognia padł cały dział stolarski, a wraz z nim kilka wartościowych maszyn oraz wiele cennych modeli. Wskutek tego przypuszczalna szkoda wynosi 80.000 zł., choć jeszcze dokładnie jej nie ustalono. Nieznana jest również dotychczas przyczyna pożaru, którą z pewnością w niedługim czasie wykryje energicznie prowadzone śledztwo policyjne.

WALCOWNIE DRUTU W NIEMCZECH.

Niemiecki kartel walcowni drutu t. zw. „Drahtverband" z siedzibą w Düsseldorfie przedłużył w tych dniach konwencję kartelową na dalszych 5 lat.

ZNIŻKA CEN BLACHY W NIEMCZECH.

Niemiecki kartel blachy cynkowej t. zw. „Zinkblechwalzwerk-Verband G. m. b. H." postanowił obniżyć cenę blachy o 1 markę na 100 kilogramach.

STRAJK METALOWCÓW W BERLINIE.

Skartelizowane związki zawodowe robotników metalurgicznych, opierając się na dotychczasowych wynikach głosowania nad orzeczeniem rozjemczem, powzięły uchwałę, proklamującą z dniem 15. bm. strajk powszechny w przemyśle metalurgicznym Berlina.

W strajku weźmie udział 140.000 robotników i robotnic.

ZASTOSOWANIE ŻELAZA W NOWOCZESNEM BUDOWNICTWIE.

W Międzynarodowym Kongresie Budownictwa Metalowego, który się odbył w Liège w czasie od 30. 8. do 7. 9. 1930 r., brała również udział polska delegacja w osobach rektora Politechniki Warszawskiej, dr. inż. A. Pszenickiego, prof. dr. inż. St. Kunickiego, dr. inż. St. Bryły, prof. inż. Szelągowskiego, inż. Jabłońskiego i innych. Szczególne zainteresowanie wywołał ze względu na swoją aktualność odczyt p. prof. dr. inż. St. Kunickiego.

KONGRES IRON AND STEEL INSTITUT W PRADZE.

W połowie ub. m. odbył się w Pradze doroczny kongres Iron and Steel Institut, potężnej organizacji angielskiego przemysłu metalurgicznego. W kongresie praskim wzięło udział 150 wybitnych angielskich przemysłowców i fachowców, poza tem byli delegaci z innych krajów, głównie z Niemiec i Francji.

Odbycie tegorocznego kongresu w Pradze nastąpiło z inicjatywy zainteresowanego silnie w zakładach Skody p. Eugène Schneider (Creuzot). Uczestnicy kongr su przyjmowani byli w Pradze z wielką gościnnością zarówno przez czechosłowacki przemysł metalurgiczny, jak też i przez czynniki rządowe.

Kongres Iron and Steel Institut w Pradze ma dla Czechosłowacji znaczenie przedewszystkiem propagandowe, polegające na zaznajomieniu licznych reprezentantów ciężkiego przemysłu angielskiego z Czechosłowacją.

OZNAKI POPRAWY W PRZEMYŚLE METALOWYM STANÓW ZJEDN. AMERYKI.

Wedle obserwacji przemysłu hutniczego, w amerykańskim przemyśle metalowym przetwórczym zaznaczają się objawy poprawy konjunktury, jeszcze słabe, jednakowoż wyraźne. Obserwuje się chęć pokrycia zapotrzebowania na żelazo aż do końca pierwszego półrocza r. 1931, co jest wyraźnym dowodem, że ceny obecne osiągnęły już minimum i co skłania przemysł hutniczy do rezerwy w przyjmowaniu zamówień na dalsze terminy. Specjalnie silne zapotrzebowanie istnieje na żelazo kształtowe, głównie dla konstrukcyj mostowych; pewne ożywienie wykazują również zamówienia kolei i przemysłu samochodowego. Co do tego ostatniego, to należy zaznaczyć, że we wrześniu rb. zakłady „General Motors" osiągnęły sprzedaż wyższą od przewidywanej; jest to pierwszym tego rodzaju wypadkiem, począwszy od maja r. b. Ostatnio dały się słyszeć wiadomości o zamiarach rozbudowy sieci kolejowej w stanach wschodnich, co w znakomitym stopniu przyczyniłoby się do ożywienia rynku metalowego.

Redakcja pisma służy bezinteresownie Szan. Abonentom swoim chętnie wszelkiemi informacjami

w sprawie krajowych źródeł zakupu

Wszelkie życzenia w tym kierunku prosimy skierować do redakcji pisma.

Kronika gospodarcza

HANDEL ZAGRANICZNY POLSKI.

Według tymczasowych obliczeń Głównego Urzędu Statystycznego, dotyczących handlu zagranicznego Rzeczypospolitej Polskiej (łącznie z Wolnem Miastem Gdańskiem) wywóz we wrześniu przedstawiał się jak następuje: Wywiezono 1.749.214 ton towarów, przyczem wartość wywozu wynosiła 211.721.000 zł. W porównaniu do sierpnia wywóz zwiększył się w wadze 121.541 ton, w wartości 10.237.000 zł.

PROJEKT UTWORZENIA SKLEPU POLSKIEGO W AMERYCE.

W tych dniach w Polsko-Amerykańskiej Izbie Handlowej w Warszawie odbyła się konferencja z udziałem konsula generalnego R. P. w Chicago dr. Aleksandra Szczepańskiego, na której postanowiono przystąpić do organizacji sklepu z wyrobami polskiemi w Nowym Jorku.

Jako wytyczną dla organizacji sklepu uznano za wskazane zainteresowanie przemysłu: ludowego, ceramicznego, tkackiego, artystyczno-meblarskiego etc., które winny uczestniczyć w kosztach otwarcia sklepu.

Wobec powodzenia, jakie mają w Stanach Zjednoczonych sklepy z wyrobami rosyjskiemi, niemieckiemi, czeskiemi itp., dobrze zorganizowany sklep polski może liczyć na pewny sukces. Zainteresowane firmy i osoby mogą się zgłaszać w powyższej sprawie do Polsko-Amerykańskiej Izby Handlowej w Warszawie, Nowy Świat 72.

WZROST WYWOZU Z POLSKI WE WRZEŚNIU R. B.

Według dotychczasowych obliczeń dokonanych przez Główny Urząd Statystyczny, wywóz z Polski łącznie z w. m. Gdańskiem wyniósł we wrześniu rb. 1.742.214 ton towarów, przyczem wartość wywozu osiągnęła sumę 211.721.000 zł. W porównaniu do sierpnia r. b. wywóz we wrześniu r. b. zwiększył się w wadze o 121.541 ton, w wartości o 10.237.000 zł.

W porównaniu do sierpnia r. b. wzrósł wywóz we wrześniu r. b. w następujących artykułach spożywczych: w pszenicy 2,9 miljon. zł., życie — 0,6 milj. zł., jęczmieniu — 3,6 milj. zł. oraz strączkowych grochu — 2,6 milj. zł. i fasoli —0,3 milj. zł. Ponadto zwiększył się wywóz trzody chlewnej o 1,7 milj. zł. Również wzrósł wywóz nasion, zwłaszcza oleistych o 1,4 milj. zł. i buraków cukrowych o 0,7 milj. zł. Natomiast zmniejszył się wywóz cukru o 6,2 milj. zł.

Wzrósł również wywóz węgla o 2,8 milj. zł., benzyny o 0,4 milj. zł., oraz parafiny o 0,5 milj. zł. Z metali wzrósł wywóz cynku o 3,7 milj. zł., natomiast obniżył się wywóz ołowiu o 1,3 milj. zł.

OBIEG PIENIĘŻNY W POLSCE WZRASTA.

Obieg pieniężny w Polsce w dniu 1 października rb. wynosił przeszło 1.600 miljonów zł. w tem na banknoty Banku Polskiego przypada 1.370 milj. zł. zaś na bilon (srebro, nikiel i bronz) 230 milj. zł. Ponadto znajduje się w obiegu biletów państwowych (banknoty po 5 zł) na sumę przeszło 2 milj. zł. które Bank Polski wycofuje z obiegu. Należy zaważyć, że ustawowy obieg pieniężny jest większy o sumę około 2 i pół milj. zł. która figuruje w bilansie w pozycji „polskie monety i bilon".

Na 1 stycznia rb. obieg pieniężny w Polsce wynosił 1.484 milj zł. w tem banknoty Banku Polskiego 1.246 milj. zł. bilety państwowe 48 milj. zł i bilon 190 milj. zł.

Wzrost obiegu pieniężnego w Polsce, wynoszącego przeszło 120 milj. zł należy tłumaczyć znacznem zapotrzebowaniem kredytów w Banku Polskim w roku bieżącym.

III-CI TYDZIEŃ LIGI SAMOWYSTARCZALNOŚCI GOSPODARCZEJ.

Liga Samowystarczalności Gospodarczej przystępuje do organizacji III-go tygodnia propagandowego w dniach 26 października do 2 listopada na terenie całej Polski. W związku z tem, Liga zwraca się z gorącym apelem do wszystkich organizacyj społecznych, aby w zrozumieniu konieczności szerzenia uświadomienia gospodarczego podjęły podobną akcję na własnym terenie. Po druki propagandowe i instrukcje należy zwracać się do centrali L. S. G. Warszawa, Hoża 74.

PRZEDSTAWICIELE TARGÓW MIĘDZYNARODOWYCH W KRAKOWIE.

W Krakowie bawili przedstawiciele Kongresu Związku Międzynarodowych Targów. Gości podejmował obiadem w Hotelu Francuskim imieniem Izby Przemysłowo-Handlowej p. wiceprezes Jan Kwiatkowski, w towarzystwie członków dyrekcji Izby. Po zwiedzeniu w towarzystwie przedstawicieli Izby Przemysłowo-Handlowej Krakowa i salin wielickich, uczestnicy Kongresu w godzinach wieczornych opuścili Kraków, udając się do Katowic.

STANOWISKO SĄDÓW WOBEC KARTELI.

W Polsce niema ustawy kartelowej; do zagadnień więc z tej dziedziny stosowane być musi zwykłe prawo handlowe. Jurysprudencja nasza jest jednak w tej dziedzinie nader uboga. Na uwagę zasługuje niedawny wyrok sądu okręgowego w Warszawie w sprawie, wytoczonej przez „butsiderów" kartelowi, który zapowiedział bojkot tych zpośród swych odbiorców, którzyby zakupywali towar również poza kartelem. Sąd okręgowy odrzucił skargę, stwierdzając, że działalności karteli nie można uznać za sprzeczną z uczciwością kupiecką i podkreślając w motywach, że kartele są naturalną i pożądaną grupą organizacji gospodarczej, leżącą w interesie gospodarstwa publicznego i popieraną przez państwo, a normalne przejawy ich działalności nie mogą być ścigane przez prawo.

OTWARCIE MAGISTRALI WĘGLOWEJ GÓRNY ŚLĄSK—HERBY—ZDUŃSKA WOLA.

Dnia 11. bm. wyjechał na budujący się odcinek magistrali węglowej G. Śląsk—Herby—Zduńska Wola p. Minister Komunikacji inż. Alfons Kühn. Na odcinku tym długości 101 km. ułożono szyny, tak że osobny pociąg Pana Ministra po raz pierwszy przejedzie całą długość odcinka. P. Minister po dokonaniu inspekcji ustali termin tymczasowego otwarcia ruchu na tym odcinku.

AMERYKA POŻYCZA NIEMCOM 125 MILJ. DOLARÓW

na pokrycie niedoboru budżetowego.

„Boersen-Kurier" donosi, że rokowania rządu Rzeszy z konsorcjum finansistów o pożyczkę 125 miljonów dolarów na pokrycie deficytu budżetowego zostały ukończone. Na czele grupy finansistów nowojorskich stoi Lee Higginson. Formalne podpisanie pożyczki nastąpi dopiero po uchwaleniu przez Reichstag, upoważniającego rząd do utworzenia specjalnego funduszu amortyzacyjnego. Pożyczka oprocentowana jest na 4¾ proc. plus 1½ proc. prowizji. Czas trwania pożyczki obliczony jest na dwa lata. Rząd Rzeszy zastrzegł sobie prawo spłacania częściowo pożyczki w ratach półrocznych.

ILE WYDAJE AMERYKA NA REKLAMĘ?

Jak donosi „Propaganda", koszty reklamy wyniosły w Ameryce w jednym tylko roku 1929 — 565 milj. dolarów, z czego 206 milj. przypada na reklamę gazetową, 103 milj. na plakaty i 17 milj. na reklamę przez radjo itp. Z tego 64 milj. dolarów zapłaciły fabryki samochodów, 22 milj. — 19 fabryk tytoniowych, 28 milj. — 89 fabryk artykułów żywnościowych, 17 milj. — 24 fabryki sprzętu radjowego i gramofonów, 13 milj. — 47 firm farmaceutycznych, 10 milj. — 28 towarzystw naftowych, 7 milj. — 12 fabryk mydła i 65 milj. — 30 towarzystw kolejowych. — Tak reklamuje się Ameryka!

KANADA PRZECIWKO DUMPINGOWI SOWIETÓW.

Rząd Kanady wydał ostatnio rozporządzenie przeciwko dumpingowi sowieckiemu, zgodnie z którem podniesione zostały średnio o 25 proc. stawki celne taryfy kanadyjskiej na 130 artykułów. Należą do nich: żelazo, stal, wyroby tekstylne oraz produkty rolne.

STANY ZJEDNOCZONE BRONIĄ SIĘ PRZED PRZYWOZEM ZAGRANICZNYCH ZAPAŁEK.

Dwóch członków Kongresu zwróciło się do Prezydenta Hoovera z żądaniem zastosowania klauzuli antidumpingowej do przywozu austrjackich i fińskich zapałek, który zagraża przemysłowi rodzimemu.

SPADEK WARTOŚCI CZERWOŃCA.

W ciągu ostatnich czterech tygodni siła nabywcza waluty sowieckiej, według relacji sfer kupieckich, spadła o 60 proc. Jednocześnie ucieczka od rubla papierowego, chowanie bilonu srebrnego spowodowało kolosalny popyt na złote carskie ruble, przyczem przeciętna cena 10 rubli w złocie wynosi 120—125 rubli sow., który to stosunek stanowi miernik wartości w handlu prywatnym artykułami żywnościowemi. Spadek ten jest spowodowany częściowo inflacją w związku z forsowaniem „pięcioletniego planu w cztery lata" oraz spekulacją żywnościową na tle ogólnego jej braku.

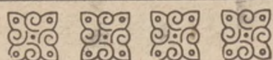
OPINJA FORDA O BIEŻĄCYCH SPRAWACH GOSPODARCZYCH.

W czasie swego pobytu w Paryżu Ford udzielił prasie francuskiej interesującego wywiadu, w którym wypowiedział się w bieżących sprawach gospodarczych. Stwierdził on, że restrykcje celne, jakie stosowane są przez państwa europejskie w związku z podniesieniem taryfy celnej przez Amerykę, przyczyniają się do rozpoczęcia przez Amerykan bezpośredniej produkcji w krajach europejskich. Fabryki, wybudowane w Europie, będą mogły produkować towary po cenach niższych płac, jakie są stosowane w krajach europejskich; z punktu widzenia jednak dalszego rozwoju przemysłu w Europie polityka niskich płac nie jest wskazana.

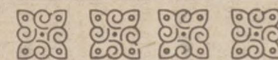
Z BANKU WYPŁAT MIĘDZYNARODOWYCH

Bank Wypłat Międzynarodowych w Bazylei dysponuje znacznemi środkami finansowemi, które, w myśl statutu tego Banku, mają być lokowane w bankach emisyjnych krajów o trwałej i pewnej walucie.

Bank Wypłat Międzynarodowych, którego udziałowcem jest również Polska za pośrednictwem Banku Polskiego, uważa za jedno ze swych głównych zadań ścisłą współpracę z bankami emisyjnemi świata i nawiązał bliższe stosunki z naszą instytucją emisyjną i ulokował już pewną kwotę z wolnych kapitałów w Banku Polskim.



Rozporządzenia



PRZED REFORMĄ SYSTEMU UBEZPIECZEŃ SOCJALNYCH.

W związku z obowiązującym obecnie w Polsce systemem ubezpieczeń socjalnych, który ma dużo stron ujemnych, Izba Przemysłowo-Handlowa w Sosnowcu opracowała projekt doniosłej reformy tych ubezpieczeń, w którym najważniejszym byłoby wydzielenie z zakresu pomocy Kasy Chorych, całej akcji udzielania zasiłków pieniężnych na czas choroby.

Wzamian tego, projekt przewiduje wprowadzenie przymusowych indywidualnych oszczędności pracowników, w następującej formie: dla każdego pracownika otwierałoby się przymusowo indywidualne konta oszczędnościowe w P. K. O. i na to konto wpłacałby pracodawca pewną część dotychczasowej składki Kasy Chorych, w stosunku odpowiadającym przeznaczeniu na fundusz zasiłków chorobowych. W ten sposób, na koncie pracownika gromadziłby się oprocentowany kapitał oszczędnościowy, z którego w razie potrzeby ubezpieczony otrzymywałby zasiłki pod kontrolą administracyjno-lekarską. Projekt ten jest odpowiedni także do ubezpieczenia na starość. Jest to główny punkt projektu reformy ubezpieczeń, przyczem w najbliższym czasie Izba ukończy prace nad całokształtem reformy.

Delegacja Izby sosnowieckiej, która projekt ten przedstawiła zainteresowanym czynnikom rządowym, spotkała się z bardzo życzliwem przyjęciem. Projekt ten zainteresuje niewątpliwie szerokie rzesze ogółu ubezpieczonych, dla których kwestja ta jest znaczenia pierwszorzędnego.

DEKRET O DOSTAWACH I ROBOTACH PAŃSTWOWYCH DLA SKARBU PAŃSTWA.

Swego czasu opracowany został i uzgodniony między ministrami projekt ustawy ramowej o robotach i dostawach państwowych. Obecnie Minister Przemysłu i Handlu projekt ten przesyła jako wniosek do uchwalenia na Radę Ministrów, poczem projekt ma być oddany Panu Prezydentowi Rzeczypospolitej do podpisu na podstawie art. 44 ust. 5 konstytucji, który mówi o wydawaniu dekretów przez P. Prezydenta z mocą ustawy w okresie bezsejmowym.

Ustawa ta ma być ramową dla wydawania rozporządzeń Rady Ministrów o dostawach i robotach państwowych dla Skarbu Państwa, monopolów państwowych, zakładów i przedsiębiorstw państwowych, za wyjątkiem przedsiębiorstw skomercjalizowanych. Na podstawie tych rozporządzeń poszczególni ministrowie będą upoważnieni do wydawania zarządzeń o dostawach i robotach państwowych.

Dekret wejdzie w życie w dniu jego ogłoszenia.

SKRÓCENIE CZASU ODROCZEŃ WOJSKOWYCH DLA UCZNIÓW SZKÓŁ ZAWODOWYCH.

Wobec tego, że zarządzeniem Ministra Oświaty zniesiona została w średnich szkołach zawodowych t. zw. praktyka poszkolna, która uważana była za dalszy ciąg trwania kursu szkolnego — Ministerstwo Spraw Wewnętrznych w specjalnym okólniku wyjaśniło, że uczniom średnich szkół zawodowych należy udzielać odroczeń wojskowych najwyżej do czasu ukończenia przez nich ostatniej klasy teoretycznego kursu nauki.

O 10 MILJONÓW DOLARÓW.

Rozstrzygnięcie pretensyj obywateli polskich.

W końcu bieżącego miesiąca rozpatrzona ma być przez najwyższą instancję sądową w Stanach Zjedn. Am. P. zasadnicza sprawa dotycząca pretensyj osób ubezpieczonych w amerykańskich towarzystwach ubezpieczeniowych na sumy opiewające w rublach dawnego imperjum rosyjskiego.

Rozstrzygnięcie tego procesu ma bardzo duże znaczenie dla wielu obywateli polskich, posiadających polisy rublowe towarzystwa Equitable i innych. Według rejestracji przeprowadzonej w swoim czasie, pretensje Polaków z tego tytułu dosięgają sumy 10 miljonów dolarów.

RATALNA SPRZEDAŻ LOSÓW.

Rozpowszechniła się sprzedaż ratalna obligacyj pożyczek państwowych.

Często sprzedawcy pobierali zaliczki, a następnie znikali i niejednokrotnie obywatele tracili swe ostatnie oszczędności.

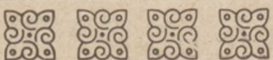
Jak się obecnie dowiadujemy, sprawa ta unormowana będzie specjalnem rozporządzeniem i sprzedaż obligacyj czy pożyczek odbywać się będzie mogła tylko na zasadzie specjalnej koncesji.

UŁATWIENIE W KOMUNIKACJI TELEGRAFICZNEJ ZE STANAMI ZJEDNOCZ.

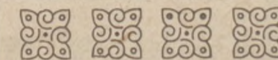
Ostatnie zarządzenie Ministra Poczt i Telegrafów zezwala nadawanie i otrzymywanie ze Stanów Zjednoczonych depesz radjowych, opłaconych przez odbiorcę (t. zw. telegramy „collect"). Handlowcy, pragnący korzystać z tej inowacji, winni zgłosić odpowiednią prośbę do Urzędu Pocztowego, ze wskazaniem wchodzących dlań w grę firm amerykańskich. Zezwolenie na nadawanie telegramów „collect" udzielane będzie po uzyskaniu zgody na to odbiorców amerykańskich, co wykonują Urzędy telegraficzne bezpłatnie i telegraficznie.

BILETY 5-ZŁOTOWE.

Min. Spraw Wewnętrznych rozesłało do wojewodów i p. komisarza na m. st. Warszawę okólnik, zwracający uwagę, że w związku z wycofaniem z obiegu 5-złotowych biletów skarbowych pojawili się na prowincji niesumienni agenci, grasujący zwłaszcza po wsiach, którzy rozsiewają fałszywe wieści, że bilety te stały się bezwartościowe i wyłudzają je po 4.50 zł. i taniej za sztukę. Wobec tego należy celem ochrony ludności przed niesumiennością wydać pouczenie, że: a) bilety skarbowe z datą 1 maja 1925 r. straciły moc obiegową z dniem 30 czerwca 1929 r., jednak do dnia 30 czerwca 1931 r. włącznie przyjmowane będą jeszcze do wymiany przez Centralną Kasę Państwową, kasy skarbowe i oddziały Banku Polskiego ; b) bilety skarbowe z datą 25 października 1926 r. straciły moc obiegową z dniem 30 czerwca r. b., jednak do dnia 30 czerwca 1932 r. włącznie przyjmowane będą jeszcze, jako środek płatniczy, lub do wymiany przez wymienione instytucje.



Sprawy celne



ZNIŻKA PROCENTU OD KREDYTOWANIA NALEŻNOŚCI CELNYCH W GDYNI.

P. Min. Skarbu podpisał rozporządzenie, obniżające stopę procentową od zakredytowanych należności celnych, od towarów sprowadzonych drogą morską przez Gdynię, do 4 proc. w stosunku rocznym.

Dotychczasowa stopa procentowa wynosiła 4.5 proc. rocznie. Obniżenie jej pozostaje w związku z obniżeniem stopy procentowej przez Bank Gdański.

Należy zaznaczyć, że w chwili obecnej należności celne ulegają zakredytowaniu jedynie w stosunku do towarów sprowadzanych dorgą morską przez Gdynię.

KORZYSTNE DLA NASZEGO EKSPORTU ZMIANY W RUMUŃSKICH TARYFACH KOLEJOWYCH.

Z dniem 1 września weszły w życie w Rumunji dla szeregu artykułów, interesujących nasz eksport, taryfy znacznie niższe od dotychczasowych. Zarząd kolei rumuńskich oświadczył, że jest gotów wprowadzić dalsze zniżki na podstawie konkretnych żądań z polskiej strony. Podobno także tendencja do zniesienia 45 proc. przywileju frachtowego, przysługującego rumuńskim przedsiębiorstwom przemysłowym, a więc szkodliwego dla naszego eksportu, wzmogło się znacznie w kołach rządowych. Zresztą mimo powyższej zniżki, poziom rumuńskich taryf jest ciągle jeszcze wyższy od polskiego i ciągle jeszcze utrudnia nasz eksport do Rumunji w porównaniu z konwencją czeską, niemiecką, austrjacką, włoską itd., korzystającą z wodnej drogi dunajowej lub morskiej.

RZESZA PODWYŻSZA CŁO PRZYWOZOWE NA PŁODY WSI.

Zmiana rozporządzenia o „Einfuhrschein'ach".

Biuro Wolffa donosi z Berlina: Ze względu na niezwykle wielki spadek cen na rynkach światowych rząd Rzeszy na mocy upoważnienia, wynikającego z ustawy o ochronie rolnictwa z dnia 15. 4. 1930 r. podwyższył stawki celne z 15 mk. na 18.50 mk. za centnar metryczny z ważnością od 28. ub. miesiąca.

Odnośne rozporządzenie ogłoszone zostało w Dzienniku Ustaw Rzeszy z dnia 27. ub. miesiąca.

AUSTRALJA PRZECIW ZNIŻCE TARYF CELNYCH.

Fr. Brennan, delegat Australji, na zgromadzeniu Ligi Narodów oświadczył, że Australja nie może wejść na drogę porozumień międzynarodowych, zmierzających do obniżenia taryf celnych, gdyż jest krajem izolowanym i znajduje się w warunkach zupełnie innych, niż jakibądź kraj Europy, co do rozwoju swego przemysłu. Doświadczenie wykazało Australji, że ochrona celna podstawowych gałęzi przemysłu jest dla niej koniecznością życiową.

Eksport — Import

POSIEDZENIE RADY PAŃSTWOWEGO INSTYTUTU EKSPORTOWEGO.

Dnia 3 bm. odbyło się posiedzenie Rady Państwowego Instytutu Eksportowego pod przewodnictwem prezesa Rady, p. Pawła Minkowskiego. Tematem obrad było znaczenie gospodarcze ksportu w odniesieniu do produkcji i konsumcji wewnętrznej oraz rola handlu w eksporcie.

Odnośnie do pierwszego punktu obrad Rada opowiedziała się za jak najintensywniejszem poparciem wszelkich usiłowań eksportowych drogą pomocy państwowej i współdziałania zainteresowanych sfer gospodarczych.

Na temat roli handlu w eksporcie wygłoszone zostały dwa referaty: p. B. Sikorskiego, dyr. Związku Towarzystw Kupieckich w Poznaniu i p. W. Seydlitza, patrona Unji Związków Spółdzielczych w Polsce na temat roli, jaką odgrywa w eksporcie handel spółdzielczy.

Następnie Rada dokonała wyboru 3-ch członków Komitetu Wykonawczego, p. Minister Przemysłu i Handlu zamianował członkami Komitetu Wykonawczego pp. dr. Rogera Battaglię i prezesa W. Wiślickiego.

POSIEDZENIE CENTRALNEJ KOMISJI PRZYWOZOWEJ.

W dniu 3 i 4 października urzędowała w Gdyni Centralna Komisja Przywozowa. Posiedzenie odbyło się w sali Magistratu w dniu 3 października i trwało od godziny 11 do 4 po południu. Dnia 4 października Centr. Kom. Przywoz. zwiedziła port gdyński. Podczas swego pobytu w Gdyni była ona gościem Izby Przem.-Handlowej w Grudziądzu.

TRUDNOŚCI PASZPORTOWE HAMULCEM EKSPORTU.

Mając na względzie interesy eksportu, sfery gospodarcze ponowiły starania o dalsze ułatwienia paszportowe, a przedewszystkiem o zniesienie świadectw kwalifikacyjnych przy uzyskiwaniu paszportów, oraz o zniesienie wiz zapomocą umów bilateralnych z odpowiedniemi państwami zagranicznemi. Jak wiadomo, na tem stanowisku stanął również ostatni kongres Izb Przemysłowo-Handlowych.

500.000 NA POPIERANIE EKSPORTU.

Odbyło się pod przewodnictwem prezesa dr. Romana Góreckiego zwyczajne posiedzenie Rady Nadzorczej Banku Gospodarstwa Krajowego, która m. in. uchwaliła przeznaczyć z sum, wydzielonych z zysków Banku na rok 1929, 500.000 zł dla Międzyministerjalnej Komisji Eksportowej z przeznaczeniem na prace pionierskie w dziedzinie popierania polskiego eksportu.

O IMPORT WYROBÓW NIEMIECKICH DO POLSKI.

Firmy niemieckie pragną eksportować do Polski, wzgl. oddać przedstawicielstwo na następujące artykuły: Opakowania rowerowe, odkurzacze, zbiorniki do wody gorącej, patentowane bezpieczniki samochodowe, farbę ochronną od rdzy, kondensatory radjowe, silniki elektryczne, generatory i transformatory, maszyny stolarskie, prasy fornierowe, strugarki, materjały do uszczelniania azbestu, wyroby gumowe, węże pneumatyczne, pasy pędne, masło kakaowe. Bliższych informacyj udziela: „Deutsch-Polnische Handelskammer, E. V. Breslau I, Wallstr. 2, po uiszczeniu opłaty manipulacyjnej w wysokości zł 2 w znaczkach pocztowych.

ZAMIAR IMPORTU DO POLSKI KAMIENI DO OSTRZENIA KOS.

Firma czechosłowacka pragnie eksportować do Polski kamienie do ostrzenia kos i sierpów. Informacyj udzieli Izba Przemysłowo-Handlowa w Poznaniu.

W SPRAWIE NAWIĄZANIA STOSUNKÓW HANDLOWYCH Z BRAZYLJĄ.

Izba Przemysłowo-Handlowa w Poznaniu komunikuje, że w Sao-Paulo powstaje „Urząd Statystyczno-Informacyjny dla Handlu Zagranicznego Stanu Sao-Paulo", który będzie miał za zadanie informowanie brazylijskich sfer gospodarczych w zakresie handlu zewnętrznego. Szczegóły organizacji tego Urzędu zawiera sprawozdanie ekonomiczne Konsulatu R. P. w Sao-Paulo z dnia 18 lipca br. Wymieniony Urząd posiadać będzie działy poszczególnych państw i „standy", gdzie wystawione będą wydawnictwa: ekonomiczne, statystyczne i propagandowe dla użytku firm, pragnących nawiązać stosunki handlowe z danemi państwami. Między innemi ma być utworzony dział polski.

W związku z wspomnianą akcją Izba uprasza firmy, pragnące nawiązać stosunki handlowe z Brazylją o nadesłanie swych prospektów, katalogów, cenników pod adresem Izby Handlowej Polsko-Łacińsko-Amerykańskiej, Warszawa, ul. Hortensja 6, która prześle te materjały do wspomnianego Urzędu.

SOWJETY WZMAGAJĄ SWÓJ EKSPORT.

Szybki wzrost wywozu zboża i nafty.

Jak donoszą ze Stambułu, liczba okrętów angielskich, greckich, niemieckich i włoskich, udających się przez Bosfor do sowieckich portów na morzu Czarnem, zwiększa się codzień. Część okrętów oczekuje na Bosforze zawiadomienia od władz sowieckich, do jakich portów mają one zawitać, by zabrać stamtąd ładunek.

Gdy w lipcu rb. przetrasportowano przez Bosfor 65.200 ton zboża sowieckiego, w sierpniu cyfra ta podniosła się do 354.600 ton i w ciągu pierwszych 25 dni września — do 356 800 ton.

Co do wywozu nafty sowieckiej, w ciągu ostatnich 3-ch miesięcy zostało przewiezione jej przez Stambuł przeszło 300.000 ton.

Sprawy podatkowe

O UJEDNOSTAJNIENIE POSTĘPOWANIA PODATKOWEGO.

Życie gospodarcze daje coraz silniejszy wyraz potrzebom wprowadzenia jednolitych przepisów postępowania wymiarowego i odwoławczego w dziedzinie podatków bezpośrednich. Odbyty niedawno we Lwowie kongres Izb Przemysłowo-Handlowych zalecił Związkowi Izb kontynuowanie prac celem ustalenia opinji w tym zakresie.

KARY ZA ZWŁOKĘ.

Zarządzeniem Ministra Skarbu upływający z dniem 30. 9. br. termin pobierania kar za zwłokę w wysokości zniżonej 1½% miesięcznie od wszelkich wpłat uskutecznionych na poczet nieodroczonych i nierozłożonych na raty podatków bezpośrednich, został przesunięty na dzień 31 października 1930 r.

PRZEDŁUŻENIE TERMINU ULG PODATKOWYCH DLA NOWYCH BUDOWLI.

Na podstawie rozporządzenia Prezydenta Rzplitej termin zwolnienia nowowznoszonych budynków, oraz części nadbudowanych i przybudowanych od podatków od nieruchomości i budynków, pobieranych na rzecz Skarbu Państwa oraz miast, przedłużony został do końca roku 1940. Do tegoż terminu przysługuje prawo potrącania z ogólnego dochodu przy wymiarze podatku dochodowego sum, używanych na budowę. Zaświadczenia w celu uzyskania tych ulg wydają właściwe władze budowlane.

ZWROT PODATKU OBROTOWEGO PRZY EKSPORCIE.

Odbywają się obecnie uzgadniania pomiędzy Min. Przem. i Handlu, a Min. Skarbu projektu ustawy, dotyczącej zwrotu podatku obrotowego od surowców i materjałów pomocniczych, zużytych do produkcji. Jednocześnie podlega uzupełnieniu lista towarów, mających korzystać z przewidzianych ulg. Są zgłoszone odpowiednie wnioski, opracowywane przez organizacje społeczno-gospodarcze wraz z umotywowaniem z dziedziny przemysłu rolnego. Według zamierzeń inicjatorów projektu, ulgi podatkowe mają być rozciągnięte na znaczną ilość artykułów, odgrywających rolę w eksporcie.

PRZYSPIESZENIE EGZEKUCJI NALEŻNOŚCI WEKSLOWYCH.

Pod naciskiem organizacyj gospodarczych Ministerstwo Sprawiedliwości przystąpiło do opracowania projektu dekretu Prezydenta, przyspieszającego i upraszczającego egzekwowanie należności z tytułu niezapłaconych weksli i otwartych długów na podstawie wyciągów z ksiąg formalnie prowadzonych.

ULGI W PŁACENIU SKŁADEK UBEZPIECZENIOWYCH.

Min. Pracy i Opieki Społecznej wskutek prośby zawodowych organizacyj przemysłu i handlu, wydało do okręgowych urzędów ubezpieczeń w Warszawie, Poznaniu i Lwowie okólnik w sprawie ulg w płaceniu składek ubezpieczeniowych.

W okólniku tym Ministerjum poleca wydać kasom chorych zalecenie, aby w okresach chwilowej depresji gospodarczej w poszczególnych okręgach produkcji — stosowano wobec pracodawców, dotkniętych niepomyślną konjunkturą gospodarczą, ulgi ustawowe przy płaceniu składek ubezpieczeń. Ulgi te przyznawane mogą być w granicach takich, żeby istotna działalność kasy chorych i prawa jej członków nie doznały uszczerbku.

Minist. Pracy zwraca uwagę na postanowienia ust. II art. 54 ustawy z dn. 19 maja 1920 . o obowiązkowem ubezpieczeniu na wypadek choroby, który zezwala w indywidualnych, zasługujących na uwzględnienie wypadkach, na odroczenie płatności składek ubezpieczeniowych z ewentualnem rozłożeniem na raty, ze zwolnieniem od całości, lub części należnych odsetek.

Z życia placówek przemysłowo-handlowych

Hydrofuge „Castor“ przymieszka do zaprawy cementowej

Izolacja przeciw wilgoci wymagała doniedawna jeszcze bardzo wielkich nakładów i kosztownych zabiegów, ponieważ nieznane były trwałe środki i brak było materjałów uszczelniających, któreby skutecznie i niezawodnie działały. Wilgoć, woda, są czynnikami najbardziej zdradliwemi w budynkach i budowlach wszelkiego rodzaju na- i podziemnych, gdyż czynią spustoszenia, doprowadzające po kilku latach budowle do ruiny względnie narażają właścicieli na ponowne koszty rekonstrukcji i szukania dróg zaradczych. Dziś znaleziono już środki, zapobiegające pladze wilgoci, zacieku, przesiąkowi wody do piwnic, budynków stojących na mokrym gruncie i środki te stanowią niezawodną ochronę przed wszelkiego tego rodzaju niedomaganiami. Jednym z tych nowoczesnych i niezawodnych środków uszczelniających oraz izolacyjnych, zabezpieczających od wilgoci, przeciekania jako też wstrzymujących ciśnienie wody we wszystkich przypadkach jest w praktyce w kraju i zagranicą wypróbowany **„Hydrofuge Castor“**, stosowany jako przymieszka do zaprawy cementowej. Wobec zalecanych na rynku różnorodnych podobnych przymieszek do zapraw wapiennych, cementowych i betonowych, mniej lub więcej odpowiadających swemu przeznaczeniu zaznaczyć wypada, że „Castor“ użyty do uszczelnienia budowli największej światowej kolei podziemnej w Londynie, wykazał wprost niezrównane zalety niezawodnej izolacji. To samo stwierdzono w licznych innych wypadkach przy izolacji rezerwuarów, murów, kanałów, basenów, tuneli, tarasów, fasad, szczytów i fundamentów. Hydrofuge „Castor“ poza innemi nagrodami, za niezrównaną jakość i wartość użytkową odznaczony został również w Polsce i to złotym medalem na Wystawie Budowlanej VI Targów Wschodnich we Lwowie w roku 1926. Preparat ten, godny polecenia, posiadając reprezentację dostarcza hurtowo: **Przedsiębiorstwo Budowlane Maurycy Karstens w Warszawie, ul. Koszykowa 7,** a prócz tego utrzymują go na składzie: w **Poznaniu** firma „Materjał Budowlany“, Seweryna Mielżyńskiego 23, w **Katowicach,** inż. K. Wretowski, Gen. Zajączka 19 oraz w **Krakowie** biuro „Castor“, ul. Kleparz 5.

—p—

Narzędzia ze znakiem H. P.

W każdej fabryce, warsztacie mechanicznym, ślusarni, wytwórni wyrobów metalowych wszelakiego rodzaju o jakości i precyzyjności wykonania prac poza surowcem, decyduje zastosowanie pomocniczych środków produkcyjnych, któremi są narzędzia. Z tej więc racji popyt na narzędzia wypróbowanych marek jest znaczny a do takich, powszechnem uznaniem i popularnością wśród fachowców cieszących się wyrobów, zaliczają się narzędzia z oryginalną cechą fabryczną H. P. Wspomniany znak fabryczny jest gwarancją pochodzenia i zarazem wypróbowanej jakości tychże narzędzi, które **w Poznaniu** posiada na składzie i dostarcza hurtowo firma **R. Martinek i S-ka** z o. o. przy **Alejach Marcinkowskiego 15/16.** Placówka ta, którą polecamy uwadze i poparciu, stanowi dogodne i korzystne źródło zakupu obcęgów najróżniejszego rodzaju, obcęgowych kluczy do śrub, rur itp., kluczy zwykłych i francuskich, śrubokrętów, imadeł, gwintarek i wiertarek ręcznych precyzyjnie wykonanych i nie zawodzących w pracy oraz wszelkich innych narzędzi dla przemysłu i rzemiosła dziedziny metalowej.

—p—

Szatkownice do kapusty

Zwyczaj przygotowywania zapasów spożywczych na zimę, w czem poza konfiturami i marynatami na plan pierwszy wysuwa się kwaszenie kapusty, rozpowszechniony dziś jest nietylko we wiejskich gospodarstwach domowych, lecz także po małych i dużych miastach, niemal w każdym domu posiadają kapustę własnego kwaszenia. Ponieważ ręcznie nie można skroić kapusty równomiernie a prócz tego praca taka jest wielce uciążliwa, wzrasta więc w październiku zazwyczaj zapotrzebowanie na mechaniczne szatkownice ręczne, które po cenie przystępnej, o prostej a praktycznej konstrukcji wytwarza fabryka maszyn **St. Jakubowski w Poznaniu, ul. Polna 8.** Zwracając na powyższe uwagę pp. kupcom branży żelaza i maszyn rolniczych, polecamy zarazem przedsiębiorstwo to najszerszemu poparciu zaznaczając równocześnie, że firma Jakubowski buduje również maszyny introligatorskie, dla papiernictwa, tłoczarki itd.

—p—

Zmiana własności

W tych dniach przeszła w ręce polskie fabryka mebli połączona z mechanicznemi warsztatami stolarni budowlanej, której dotychczasowym właścicielem był Niemiec p. Karol Koffer. Przedstawicielstwo to istnieje około 40 lat i znajduje się w Poznaniu, przy ul. Wenecjańskiej 7. Nowonabywcą jest długoletni werkmistrz stolarni w fabryce H. Cegielski **p. Walerjan Dopieralski** z Głównej, mieszkający przy ul. Gnieźnieńskiej 23. Nie ulega wątpliwości, że pod doświadczonem kierownictwem fachowem, przedsiębiorstwo to rozwinie się do poważniejszych rozmiarów, czego też nowemu właścicielowi szczerze życzymy, polecając zarazem ten polski warsztat pracy najszerszemu poparciu sfer interesowanych. —p—

Przeniesienie i rozszerzenie firmy Falarski i Radaike w Toruniu

Jak się dowiadujemy, z dniem 1/1 bm. przeniesiony został magazyn sprzętów kuchennych i domowych firmy **Falarski i Radaike w Toruniu** do własnego budynku handlowego przy **Rynku Nowomiejskim 10.** Ulokowanie przedsiębiorstwa we własnej posesji, zezwoliło właścicielom na racjonalne rozmieszczenie magazynów i znaczne rozszerzenie zapasów towarów tak pod względem ilości jak zróżnicowanego wyboru tak, że posiada na składzie wszystko, cokolwiek podlega pod branżę sprzętów kuchennych i domowych. — Zwracając na powyższe uwagę, polecamy wskazaną placówkę handlową dalszemu poparciu.

—p—

75-lecie pracy wytwórczej firmy Rudolf Schmidt w Białej

Fabryka armatur, odlewnie bronzu fosforowego, metali i żelaza Rudolf Schmidt, Biała koło Bielska, ul. Kolejowa 24—30 obchodzi w tym roku jubileusz 75-lecia swej wytwórczości. Sądownie zarejestrowane przedsiębiorstwo to, jest obecnie jedną z największych,najstarszych i wymogom czasu w każdym kierunku odpowiadających, krajowych wytwórni armatur wszelkiego rodzaju.

Założone w r. 1855 na małą skalę, pracowało przedsiębiorstwo to początkowo na potrzebę miejscowego przemysłu, lecz dotrzymując kroku rozwijającemu się przemysłowi Bielsko-Bialskiemu rozrastało się szybko z małych zaczątków do coraz większych rozmiarów, tak, że ta dziś ogólnie poważana fabryka mogła rozpocząć skuteczną konkurencję z pierwszorzędnemi zagranicznemi fabrykami armatur, które zagrażały zalaniem rynku polskiego swemi wyrobami.

Zakłady fabryczne Schmidt wyposażone w znaczną ilość maszyn i urządzeń najnowszych systemów, wyrabiają przy pomocy długoletnich swoich doświadczonych specjalistów i rzemieślników wszelakie armatury do wody, pary, gazów, olejów, powietrza i kwasów, jako też czyste ,nieporowate odlewy od najlżejszych do najcięższych, a to metalowe, żelazne i kwasoodporne fosfor-bronzowe.

Ponieważ precyzyjne „wyroby Schmidta" okazały się w ruchu zakładów o nadzwyczajnej długotrwałości, cieszą się przeto ogólnem uznaniem. To też „Schmidt, Biała" jest długoletnim dostawcą najpoważniejszych kopalń nafty, węgla, i salin, rafineryj, walcowni, browarów i gorzelni, gazowni, elektrowni, wodociągów miast, straży pożarnych, fabryk lokomotyw i wagonów i zakładów chemicznych.

Specjalne armatury i odlewy ze swojego bezkonkurencyjnego fosforbronzu, odpornego na kwasy, dostarcza nietylko krajowym fabrykom papieru i celulozy, ale eksportuje także do Czechosłowacji, Austrji, Jugosławji i Rumunji.

Celem bliższego zapoznania Szan. Czytelników naszych z produkcją tej wytwórczej placówki-jubilatki, dołączamy do dzisiejszego nakładu prospekt firmy Rudolf Schmidt, na który zwracamy szczególniejszą uwagę.

Przy tej okazji życzymy firmie-Jubilatce dalszego powodzenia i najlepszych wyników w żmudnej pracy dla samowystarczalności krajowej. —p—

Piece kąpielowe fabryki paruszowickiej

W głównem naszem środowisku przemysłu metalowego na Górnym Śląsku, jako specjalizowane zakłady wytwórcze jedno z poczesnych miejsc zajmują zakłady **„Nickelwerk" Sp. Akc. w Paruszowicach.** Wytwarzają one jako czołowy artykuł pełnemi serjami piece kąpielowe z blachy czystomiedzianej, dostosowane do palenia węglem lub drzewem, zaopatrzone w najlepszej jakości niklowane mosiężne baterje, w prostopadłą rurę odpływową i w półskośny natrysk nieruchomy. Na życzenie i za dopłatą dostarcza się również miast nieruchomego natrysku, ruchomy wąż metalowy z ręcznym natryskiem do zahaczania. Z pieców, największym zbytem cieszących się deseni wymienić wypada: Nr. 101 piece o zewnętrznym płaszczu brunirowanym na kolor bronzowy, dalej Nr. 102 piece błyszcząco młotkowane, Nr. 103 koloru starej miedzi, Nr. 104 młotkowane w paskach, koloru błyszczącej miedzi i wreszcie Nr. 105 z rowkami, także koloru błyszczącej miedzi. — Poza piecami o wykwintnem wykonaniu jak wyżej wskazane, firma „Nickelwerk" dostarcza prócz tego łazienkowe piece tańsze z lakierowanemi płaszczami cynkowemi, z miedzianą rurą opałową i takiemże dnem oraz z niklową obręczą środkowo-czołową. — Wszelkie zlecenia wykonuje firma „Nickelwerk" w terminie najkrótszym i na dogodnych dla odbiorcy warunkach.

—p—

Nowootwarty warsztat mechaniczny w Toruniu

W pierwszych dniach października r. b. uruchomił p. **Stanisław Grabowski w Toruniu przy ul. Szczytnej 3** warsztat mechaniczny nastawiony specjalnie na wykonywanie reperacyj. Przedsiębiorstwo to załatwia naprawę maszyn do szycia, maszyn do pisania, rowerów, centryfug, gramofonów idt., przyjmuje zlecenia na autogeniczne spawanie metali i części maszynowych i wykonuje również wszelkie roboty tokarskie. Szan. Czytelnikom naszym Torunia i okolicy, polecamy nowy ten warsztat pracy najusilniejszemu poparciu tem bardziej, że właściciel jego jako dzielny zawodowiec, stanowi rękojmię ściśle fachowego wykonania powierzonych mu prac. —p—

Wzory i narzędzia dla masowej produkcji wyrobów metalowych

Szanownym Czytelnikom naszym a szczególnie pp. przemysłowcom zwracamy uwagę na ogłoszenie inżyniera p. Rudolfa Scholz'a w Bytomiu na G. Śl. (Beuthen O. S. Stephanstr. 15), który w Polsce oraz zagranicą jako konstruktor stał na czele poważnych zakładów masowej produkcji wyrobów metalowych a obecnie pod wskazanym adresem posiada własne biuro konstrukcyjne. Zakres działalności przedsiębiorstwa jego obejmuje udzielanie wskazówek i porad fachowych oraz fabrykacyjnych, wykonywanie wzorów i projektów racjonalnie pracujących narzędzi i urządzeń w zastosowaniu do masowej produkcji, reorganizacja nierentujących się przedsiębiorstw i nastawienie ich na produkcję specjalizacyjną, organizacja pracy seryjnej i zapomocą transporterów, wykonywanie specjalnych narzędzi do fabrykacji masowej zwykłych i kombinowanych itd. — Wszelkie zlecenia załatwia inż. Schulz najstaranniej i na przystępnych warunkach. —p—

Budowa pieców przemysłowych

Szanownym Czytelnikom naszym ze sfer przemysłowych zwracamy uwagę na ogłoszenie firmy Mathias Paulus w Katowicach, która na Górnym Śląsku jest jedynem w swym rodzaju przedsiębiorstwem, budującem i uruchamiającem wszelkiego rodzaju i typów piece przemysłowe. W długoletnim okresie swego istnienia wskazana powyżej firma katowicka wystawiła już cały szereg nowoczesnych typów i sprawnie funkcjonujących pieców: żarowych, spawających, do topienia metalu i żelaza, wysokich piecy dla hutnictwa, dalej pieców głębokich, martinowskich, kupolowych, do suszenia, temperowych i do cynkowania oraz wapienników, cegielń i generatorów. Prócz powyższego, zakłady Mathias Paulus przeprowadzają projektowanie i budowę kominów przemysłowych, obmurowanie kotłów i wykonują roboty z materjałów kwasotrwałych i ogniotrwałych oraz wszelkie roboty lutownicze ołowiem. Przy zapotrzebowaniach prosimy zwrócić się pod podanym powyżej adresem.

—p—

POSTĘPY W PRZEMYŚLE

Dypl. inż. M. RZĘCKI.

Budowa nowoczesnych gazogeneratorów przemysłowych

Stosowanie gazów opałowych dla celów przemysłowych znajduje ostatnio coraz większe rozpowszechnienie. Szybki i znaczny swój rozwój zawdzięczają gazy te ujawnionym zaletom, do których przedewszystkiem zaliczyć należy możność dokładnej regulacji spalania, oraz brak powstawania popiołu, a zatem zaoszczędzenie kosztów i czasu na usuwanie powstających stąd zanieczyszczeń. Ponadto przez stosowanie gazów osiąga się z łatwością znacznie wyższe temperatury od temperatur, otrzymywanych w paleniskach dla bezpośredniego spalania opału.

Warunki techniczne, jakim winny odpowiadać nowoczesne gazogeneratory przemysłowe.

Pozostawiając narazie na uboczu sprawę spalania gazów produkowanych przez zakłady gazowe, względnie koksownie, poruszymy jedynie obecny stan techniki budowy generatorów na gaz biedny i wodny, stosowanych przeważnie dla celów przemysłowych.

Wytwarzanie gazu w generatorze odbywa się, jak wiadomo, w taki sposób, że przez rozgrzane węgle przesyła się mieszaninę pary i powietrza, wskutek czego wytwarza się gaz palny, składający się z określonej ilości wodoru i tlenku węgla. Wodór tworzy się pod wpływem rozkładu pary wodnej na składniki chemiczne wodór i tlen, z których wodór jako gaz palny jest dla silnika czynnikiem pożytecznym, natomiast część tlenu zastępuje tutaj powietrze. Pozostała część tlenu zamienia się w połączeniu z węglem na tlenek węgla, który jest również gazem palnym i posiadającym dla silnika równie duże znaczenie.

Jednym z podstawowych warunków, jakim powinien odpowiadać dobry gazogenerator, jest zdolność tegoż wytwarzać gaz o wysokiej wartości kalorycznej. *Warunek ten jest nawet konieczny w wypadku, gdy generator ustawiony jest w pewnej odległości od opalanego odbiornika.* W tym też celu stosuje się nawet w wielkich fabrykach baterje centralne generatorów, skąd dopiero następuje rozsyłanie gazu do odbiorników. Ponieważ jednakże w wypadku przesyłania gazu nie można uniknąć jego ochłodzenia, przeto bardziej korzystnem jest produkowanie gazu o niezbyt wysokiej temperaturze, lecz o wysokiej wartości kalorycznej.

Równie ważnem jest otrzymywanie stałego gatunku gazu, od czego zależy równomierny ruch i dokładna regulacja odbiorników. Zaznaczyć jednak należy, że uzyskanie stałej temperatury, względnie stałego składu gazu palnego, wymaga też bardzo wiele zachodów.

Poza wskazanemi czynnikami, winien gazogenerator posiadać wystarczającą elastyczność, a to celem szybkiego i łatwego przystosowania się do nagłych zmian odbiornika, a przedewszystkiem celem sprostania potrzebom wynikłym z obciążeń szczytowych.

W miarę rozwoju budowy generatorów dla produkcji gazu palnego o wysokiej wartości kalorycznej oraz o stałym składzie przystosowanych do wyżej wskazanych wymagań, powiększano równocześnie moc tych generatorów, a to celem zadośćuczynienia potrzebom, wynikłym ze stałego wzrostu mocy odbiorników. W ten sposób rozporządza obecnie technika jednostkami o wielkich rozmiarach, przystosowanych do otrzymania wysokiej mocy z 1 m.² przekroju generatora.

Badając niedogodności i wady dawnych typów generatorów, wymagających wykwalifikowanej i czujnej obsługi, coraz bardziej trudnej do znalezienia, poszli konstruktorzy nowoczesnych generatorów po linji budowy urządzeń, funkcjonujących możliwie automatycznie.

Rozważania nad działaniem generatorów.

Warunki eksploatacji i niezawodności ruchu wymagają od generatora dostawy do odbiorników gazów palnych jak najbardziej bogatych w tlenek węgla. Zawartość tlenku węgla zależna jest od wielu czynników, a w szczególności od temperatur, panujących w poszczególnych sferach spalania, oraz od grubości warstwy opału.

Biorąc pod uwagę, że odgazowanie w generatorze jest zjawiskiem dość skomplikowanem i że prowadzenie generatora odbywa się z trudnościami, wynikłemi wskutek możliwości powstawania odwrotnych reakcyj, co wymaga ciągłej regulacji, przeto celem otrzymania zadawalniającego stanu równowagi, oraz odpowiedniego odgazowania, należy utrzymać maksymalną grubość warstwy, oraz równomierny opór tejże, odpowiadającej normalnej produkcji gazu. Również ochronić należy generator od powstawania t. zw. „dróg pionowych"

(Dokończenie nastąpi.)

Komunikacja i Transport

Widoki rozwoju dróg kołowych w Polsce

Mamy obecnie w Polsce 43.436 kilometrów dróg bitych, państwowych 13.358 km., wojewódzkich 9369 km. i powiatowych 20.709 km. Najwięcej szos posiada Poznańskie 6.044 km., Krakowskie 5.295 km., Lwowskie 4.710 km., Pomorskie 4.289 km., Warszawskie 3.959. Namniej szos posiada Wileńskie 343 km., Nowogródzkie 632 km., Poleskie 196 km., Wołyńskie 890 km. Poznańskie posiada 14 razy więcej niż Wileńskie.

Dróg gruntowych jest w Polsce 42.354 km., to znaczy prawie tyle, co szos. Razem — dodając koleje, jest 105.286 kilometrów dróg, w tem żelaznych i bitych 62.922 kilometrów, zwykłych 42.354 kilometrów.

Jak jednak przedstawia się sprawa z dalszą rozbudową niewystarczającej dla nas sieci drogowej oraz z jej konserwacją?

Austrja z otrzymanej świeżo pożyczki zagranicznej przeznaczyła poważną część na budowę dróg kołowych, zwłaszcza w Alpach. Inne państwa Europy Środkowej i Zachodniej zwiększają wydatki na poprawę i budowę dróg kołowych. Dzieje się to głównie pod kątem widzenia rozwoju ruchu samochodowego, który z jednej strony wymaga dobrych dróg, a z drugiej — drogi te szybko niszczy.

W Polsce niszczenie dróg przez samochody, a zwłaszcza autobusy, dokonywa się znacznie szybciej, niż poprawa ogólnego ich stanu przez ich konserwację i rozwój sieci. Stan ten, w porównaniu z państwami Środkowej i Zachodniej Europy (zwłaszcza wskutek zaniedbania ze strony przedwojennej Rosji) wogóle bardzo niski, w ostatnich latach cofnął się wobec niedostateczności środków budżetowych, używanych na cele drogowe.

Ostatni kongres drogowy, odbyty w r. 1928, zajmował się sprawą finansowania dróg i widział rozwiązanie tej kwestji w stworzeniu państwowego funduszu drogowego, wzorowanego na podobnych przykładach zachodnio-europejskich, a zwłaszcza na ustawie o funduszu drogowym czechosłowackim z r. 1927. Fundusz ten miałby czerpać dochody z podatku od samochodów, od biletów autobusowych, od benzyny, z ceł samochodowych i ich części oraz z innych źródeł. Sumę tych dochodów oszacowano w pierwszych latach na 75 miljonów zł rocznie. Łącznie z dotychczasową dotacją państwową, przewidzianą w budżecie w wysokości 65 milj. zł, stanowiłoby to 140 milj. zł w pierwszych latach. Rząd wstąpił też ostatnio na tę drogę i wniósł do Sejmu projekt ustawy o funduszu drogowym, opartym głównie na podatku od samochodów, który miał dać 28 milj. zł.

Wobec zaniedbania Polski w danym zakresie, nadto wobec dużych korzyści, wynikających ze ściągania międzynarodowego ruchu samochodowego na nasze drogi, nie wystarczyłoby nawet stworzenie takiego funduszu drogowego przy utrzymaniu dotychczasowych dotacyj ze Skarbu Państwa. Idąc za przykładem zagranicy, należałoby przy okazji zaciągnięcia najbliższej większej państwowej pożyczki zagranicznej przeznaczyć doraźnie poważniejszą sumę na poprawę i budowę dróg, aby w krótkim czasie podnieść znacznie ich poziom; ze stałego funduszu drogowego zaś należałoby amortyzować i oprocentowywać części pożyczki zagranicznej, która byłaby użyta na cele drogowe.

Ile czasu służy lokomotywa?

Najkrócej żyjącemi silnikami są silniki lotnicze. Po dwustu do trzystu godzinach pracy silniki takie są już uważane za „stare" i zwykle wycofywane ze służby czynnej.

Cięższe silniki autowe są też długotrwalsze i często działają sprawnie przez lat kilka.

Ale silniki parowe przewyższają wszelkie inne pod względem długowieczności. Istnieją lokomotywy, które pomimo intensywna praca, na jaką są skazane, wprost zdumiewają swą wytrwałością.

Skrupulatną statystykę pod tym względem prowadzą amerykańskie towarzystwa kolejowe. Statystyka ta obejmuje już 30.000 lokomotyw i wykazuje, że średni wiek lokomotywy wynosi 32 lata.

Wprawdzie większość lokomotyw, objętych przez wspomnianą statystykę, była przerabianą, ale przeróbki te nie wywołało bynajmniej zużycie się maszynerji, jeno potrzeba zastosowania w tych lokomotywach najnowszych ulepszeń technicznych, aby odpowiadały wymaganiom wzmożonego ruchu kolejowego.

Niektóre amerykańskie towarzystwa kolejowe posiadają lokomotywy, służące im już od czterdziestu trzech lat i z których każda przebiegła w tym czasie po szynach 2.500.000 km.

Ale i we Francji, na sieci kolejowej Orleanu, można jeszcze widzieć, na małych linjach kolei lokalnych, lokomotywy pokryte blachą miedzianą, zbudowane w 1889 r. i dotychczas działające doskonale.

Dążenie więc do osiągnięcia jak największej szybkości, a jak już wiadomo, szybkość taką można osiągnąć tylko w powietrzu, stwarza potrzebę budowania silników, rozporządzających jak największą siłą przy jak najmniejszym ciężarze. Nie dziw zatem, że silniki takie zużywają się szybko, gdy tymczasem ciężka maszyna parowa pracuje wytrwale przez lat dziesiątki.

Najszybsze pociągi w Europie

Najszybsze pociągi w Europie posiada Francja, gdzie na linji Paryż — St. Quentin pociąg nr. 185 przebiega z szybkością przeciętną 99.9 km. na godzinę. Na dystansie zaś Paryż — Jeumont ekspress Paryż — Leodjum biegnie z szybkością aż 100,5 km. na godzinę. Ogółem 85 pociągów pospiesznych we Francji biegnie z szybkością przewyższającą 90 km. na godzinę.



Dobrodziejstwo używanych samochodów

Na marginesie Targów Używanych Samochodów w Poznaniu od 12—19 października 1930 r.

Światowy kryzys gospodarczy a zwłaszcza przemysłowy odbił się na motoryzacji i lokomotyzacji świata — tym kwiecie współczesnej kultury — jak najfatalniej. W ogólnym kryzysie ostał się prawie tylko Ford i General-Motors, którzy na samych amerykańskich rynkach zajmują 75% sprzedaży samochodów. Ale i tym potentatom stał się zaciasny rynek zbytu i walczą rozpaczliwie przedewszystkiem o europejskie rynki zbytu, co przy obecnem nasyceniu produkcji światowej samochodów w ilości 35 miljonów jednostek, staje się zadaniem coraz trudniejszem wobec nowego zagadnienia, wysuwającego się coraz bardziej na czoło problemu automobilowego — co czynić z samochodami używanemi?

Na samym amerykańskim rynku ciąży 400 tysięcy używanych samochodów, czekających na nabywcę i nie znajdujących go za oceanem z tej prostej przyczyny, że używane samochody bierze się tam w sposób wprost dumpingowy na poczet rachunku nowej maszyny. To samo dzieje się też w Niemczech, by tym sposobem ożywić produkcję, wskutek czego jednak mnoży się coraz więcej — i zalega garaże — wozów zupełnie jeszcze użytecznych, obciążających w nieznośny sposób producenta i kupca samochodowego — bo nie sposób przecież, za przykładem Forda, skupować wozy używane po 20 dolarów na szmelc. Tymczasem w Europie sytuacja pogarsza się o tyle, że Ameryka zalewa stary kontynent nietylko nowemi wozami, lecz też masowo szmugluje — zwłaszcza na wschód — auta używane, co przy ogólnem zubożeniu Europy wysunęło kwestję używanych samochodów na czoło wszelkich kupieckich transakcyj samochodowych.

Nic dziwnego więc że jak grzyby po deszczu wyrastają wszędzie targi na używane samochody i giełdy tego rodzaju, szczególnie po bardzo udałej imprezie monachijskiej z początkiem b. r. — Giełda tamtejsza polega na stałem wystawianiu na sprzedaż, za pewną opłatą, używanych wozów, co odciąża nietylko kupca handlującego samochodami, ale też zachęca interesenta i daje również pewną gwarancję używalności wozów w naturalnym stosunku kwalifikacji i cen. We Wiedniu odbywają się takie targi względnie giełdy co miesiąc.

U nas w Polsce ruszyła sprawa z martwego punktu dzięki Kom—Turowi względnie zjazdowi zrzeszenia kupców branży samochodowej z całej Polski w dniu 7 lipca br. po poprzedniej już próbie pierwszych targów samochodowych na placu Targów Wschodnich we Lwowie od 22 czerwca do 4-go lipca br.

Obecne targi używanych samochodów w Poznaniu otwarte 12 października br. (do 19 października br.) przy udziale ponad 50 jednostek, wystawionych na sprzedaż, przedstawiających sortyment od najskromniejszych do najwspanialszych wozów w najlepszym stanie używalności — zawdzięczamy zasłużonej organizacji poznańskich kupców branży samochodowej z jej prezesem Dyr. Sierszyńskim na czele, zasłużonym organizatorem potężnego Salonu Samochodowego na Międzyn. Wystawie Komunikacji i Turystyki w Poznaniu. Organizacja ta, oparłszy się o Związek Towarzystw Kupieckich w Poznaniu i jego generalny sekretarjat w osobie niezmordowanego mag. Wł. Szczepańskiego, zdołała zainteresować szerokie sfery naszego handlu i przemysłu dla tej dziś jedynie korzystnej akcji samochodów używanych.

Polskę, przy jej opłakanym stanie 1 samochód na 800 obywateli (38.000 samochodów przy 45.000 wszelkich pojazdów mechanicznych) nie stać dziś na „luksus" drogich wozów nowych. Poznał to nawet magistrat łódzki, który ostatnio zniósł podatek luksusowy za samochody zarejestrowane do celów handlowych. Z drugiej strony jednak właśnie obecnie jest jak najlepsza konjunktura na import i sprzedaż wozów, zagranicą już się nieopłacających, mogących jednak być dla naszego kraju prawdziwem dobrodziejstwem. Dopóki nie posiadamy jeszcze własnego przemysłu automobilowego, w pełnem tego słowa znaczeniu, dopóki nie dysponujemy jeszcze autostradami włoskiemi, musimy myśleć o skromnym początku i dorobieniu się na maszynach używanych, aby to tylko były maszyny nie nabywane z rąk indywidjów z pod ciemnej gwiazdy, lecz w ośrodkach zaufania, jakiemi są targi, tak pięknie w Polsce zapoczątkowane, lub giełdy używanych samochodów, których organizacją zaskarbi sobie poznański Związek wdzięczność całego naszego społeczeństwa.

Henryk Grudziński.

Walka Forda o rynek europejski

Fantastycznie szybki rozkwit przemysłu automobilowego w Stanach Zjednoczonych sprawił, że najpojemniejszy rynek wewnętrzny okazał się dlań niedość jeszcze pojemny. Przemysł ten zmuszony więc jest do coraz intensywniejszego poszukiwania rynku zewnętrznego: według danych statystycznych z r. 1929 wywieziono zagranicę 10% wyprodukowanych automobilów osobowych i 36% ciężarowych. Głównymi odbiorcami produkcji automobilowej Stanów Zjednoczonych są: Kanada, Argentyna, Brazylja i Australja. Europejski przemysł automobilowy, który zapuszczał głębokie korzenie w Ameryce Południowej i na Dalekim Wschodzie, został — częściowo przynajmniej — z tych krajów wyparty. Nie dość jednak na tem. Napór kapitału, techniki i organizacji pracy kierowany przez dwie potęgi: Forda — przedewszystkiem — i General Motors, zagraża podstawom jego egzystencji w samej Europie.

Na krótko przed wybuchem wojny, Ford założył w Corku (Irlandja) fabrykę automobilów. Wysunięcie przeszkód celnych między Irlandją a Anglją zniweczyło atoli plany Forda, liczył on bowiem na to, że będzie mógł z Corku automobile swe bez cła wwozić do Anglji. Fabryka w Corku, pomimo utrudniających warunków, nieprzewidzianych przez Forda, czynna jest dotychczas, lecz wyrabia tylko auta ciężarowe. Czynna jest również i druga jego fabryka w Manchesterze, wypuszczająca rocznie 40.000 automobili, do których części składowe sprowadza się z Ameryki. Nie wystarcza to Fordowi; zakłada on obecnie nową olbrzymią fabrykę w samem sercu Anglji — w Dagenham nad Tamizą, 20 kilometrów od Londynu, która ma być ukończona w 1931 r. Fabryka ta będzie dostarczała 200.000 automobili rocznie. Gdy fabryka w Dagenham rozpocznie pracę, fabryka w Manchesterze zostanie przeznaczona do wyrobu części składowych automobilów i odpowiednio przekształcona. Obie fabryki łącznie — według przypuszczalnych obliczeń — zatrudnią 15.000 robotników i urzędników.

Istniejące już w Europie zakłady Forda mają nadal rozwijać się w wytkniętym kierunku: Ford Motor Company we Francji, rozporządzająca kapitałem 100 miljonów franków — zaopatrywać ma w samochody Francję i kolonje francuskie; Ford Motor Company w Niemczech, która podniosła swój kapitał z 5 miljonów marek do 12 miljonów marek — rozszerzyć ma swą produkcję (20.000 wozów rocznie) tak, aby nią objąć Austrję i Czechosłowację, zaopatrywane dotychczas przez fabrykę Forda w Trieście, oraz Szwajcarję, zaopatrywaną przez fabrykę Forda w Holandji.

Fabryka Forda w Kopenhadze zaopatruje w automobile Danję, Norwegję, Grenlandję, Islandję, Polskę, Gdańsk, Łotwę i Estonję, fabryka w Trieście — Włochy, Albanję, Węgry, Jugosławję i Bułgarję. Ford zabiega ostatnio koło utworzenia fabryki w Stambule, która zaopatrywałaby Turcję, Grecję, Palestynę, Syrję, Persję, Afganistan i te części Afryki dokąd jego samochody dostarczane były przez Aleksandrję. Przy koncesjach, udzielonych Fordowi przez rząd turecki, oblicza on produkcję roczną fabryki w Stambule na 50.000 wozów rocznie. Tak więc Ford jest właścicielem w różnych krajach Europy 11-tu przedsiębiorstw z centralą w Anglji.

Rywalizacja najsilniejsza nawet firm europejskich z tak potężnym przeciwnikiem musi być bardzo ciężka. Ratuje je w pewnym stopniu to, że Ford wyspecjalizował się w jednym tylko typie samochodu: zapotrzebowanie na lekkie samochody, albo wielkie 6-cio i 8-mio cylindrowe, czy wreszcie luksusowe auta pozwala jeszcze tym firmom ostać się na rynku europejskim. Lecz — bezpieczne w tej dziedzinie od strony ataków Forda — czują one znów groźne macki konkurencji drugiego potentata automobilowego — General Motors — który, stosując inną, niż Ford, politykę i taktykę zdobywczą, bądź dostarcza gotowych samochodów różnych rodzajów, bądź wchodzi w kontakt z ugruntowanemi miejscowemi przedsiębiorstwami, skupując ich akcje w celu całkowitego uzależnienia tych przedsiębiorstw od siebie.

W sprawie podwyżki ceł na samochody

W Polsko-Amerykańskiej Izbie Handlowej odbyła się konferencja z udziałem amerykańskich reprezentantów firm samochodowych w Polsce. Konferencja postanowiła wystosować memorjał do p. Ministra Przemysłu i Handlu, wskazując na ujemne strony zamierzonej podwyżki ceł na import samochodów i pojazdów mechanicznych do Polski. W wykonaniu tego postanowienia, Polsko-Amerykańska Izba Handlowa zwróciła się z obszernym memorjałem do p. Ministra Przemysłu i Handlu, oraz zainteresow. sfer rządowych, wyszczególniając w szeregu punktów motywy wysunięte przez konferencję.

Zjazd Związku Właścicieli Autobusów Województwa Pomorskiego

W niedzielę, dnia 21 z. m. odbył się w Grudziądzu Zjazd Związku Właścicieli Autobusów Województwa Pomorskiego. Na zjeździe był obecny przedstawiciel Wojewódzkiej Dyrekcji Robót Publicznych, p. Rygier. Ponadto przybyli na zjazd w charakterze gości pp. Fogel i Skalski z Torunia jako przedstawiciele Zjednoczonej Fabryki Samochodów Oświęcim-Praga, p. Eisenberg z Gdańska, przedstawiciel „Goodyear", p. Piotrowski z Grudziądza, przedstawiciel „Galicji", przedstawiciele firmy „Standard Nobel" pp. Zieliński i Nowacki z Bydgoszczy i Witkowski z Grudziądza.

Porządek obrad tego zjazdu był nader obszerny, najważniejszemi zaś punktami porządku obrad były sprawy: ubezpieczenia się wszystkich właścicieli autobusów z całego terenu Województwa Pomorskiego w jednem towarzystwie ubezpieczeniowem, następnie sprawa budowy dworców autobusowych w Grudziądzu i Toruniu, oraz sprawa nadmiernego pobierania podatków drogowych, wobec czego powzięto następujące uchwały:

Wobec zachodzących wskutek ubezpieczenia się poszczególnych właścicieli autobusów w różnych towarzystwach ubezpieczeniowych wątpliwości co do właściwych składek i świadczeń ubezpieczeniowych zebrani na zjeździe uchwalą ubezpieczenia się wszystkich w jednem towarzystwie ubezpieczeniowem i upoważniają Zarząd Związku do poczynienia starań w kierunku zawarcia umowy z odnośnemi towarzystwami.

Zatarg z właścicielami autobusów w Łodzi

Dnia 1 października nastąpiło w Łodzi otwarcie dwóch dworców autobusowych, a mianowicie: Dworca Południowego przy ul. Wólczańskiej 232-234 oraz Dworca Północnego przy ul. Łagiewnickiej 49.

Dworce te są urządzone według nowoczesnej techniki i wymagań higjeny. Garaże pokryte są dachami, na miejscu zaopatrzyć się można we wszelkie części samochodowe, w oleje, smary itp. Dla publiczności urządzone są specjalne piękne poczekalnie, przyczem na dworcach samych publiczność zaopatrzyć się może we wszelkie artykuły żywnościowe w sklepach, znajdujących się na miejscu.

Jednak z powodu zarządzenia w związku z otwarciem nowych dworców i zmianą miejsca postojów wybuchł zatarg pomiędzy właścicielami autobusów a odnośnemi władzami. Zagrożono mianowicie unieruchomieniem całej komunikacji.

Zgodnie z zapowiedzią — pewna ilość autobusów została unieruchomiona, jednakże kilkunastu właścicieli autobusów zastosowało się do wydanych przez Starostwo Grodzkie przepisów i przeniosło się do nowych stacyj autobusowych na ul. Wólczańską nr. 232, oraz na Łagiewnicką nr. 43. Na stacje te przybyły autobusy, utrzymujące komunikację między Łodzią a Piotrkowem, Inowłodzem i Tomaszowem, oraz Krośniewicami, Kaliszem, Łęczycą i Piatkiem. Wyłoniona specjalnie delegacja Związku Autobusów, która imieniem opornych właścicieli ponownie interwenjowała w Urzędzie Wojewódzkim, otrzymała odpowiedź negatywną, przyczem władze wojewódzkie wyjaśniły, że komisje, w skład których wchodzili przedstawiciele władz samorządowych, policji i władz administracyjnych, stwierdziły, iż nowowzniesione stacje autobusowe są urządzone według nowoczesnej techniki i wymagań higjeny, oraz że bezpieczeństwo publiczne jest zupełnie zagwarantowane, jak również stacje te są zabezpieczone przed jakąkolwiek kradzieżą.

Jednocześnie oświadczono przybyłej delegacji, iż wzniesienie nowych stacyj było koniecznością, gdyż warunki na stacjach dotychczasowych nie wytrzymywały najmniejszej krytyki, a poza tem rozlokowane były w sposób, hamujący wzrastający rozwój ruchu kołowego w mieście.

Poza tem władze wojewódzkie, w zrozumieniu interesu samych właścicieli autobusów, przestrzegały, aby decyzja władz administracyjnych, dotycząca zmiany miejsc postoju autobusów, wypadła zgodnie z potrzebami ludności, a zatem w myśl zrozumiałych i logicznych życzeń właścicieli autobusów. Łódź, jako miasto najbardziej zaludnione w okręgu, było pierwszem miastem, w którem zaprowadzono omawianą inowację, która wprowadzona będzie również i we wszystkich innych miastach Województwa Łódzkiego, gdzie Związek Strzelecki zwrócił się o prawo wzniesienia nowoczesnych dworców autobusowych i koncesję na dokonanie tej budowy otrzymał.

Jak zdołaliśmy ustalić — strajk protestacyjny, wszczęty przez właścicieli pewnej ilości autobusów, nie będzie kontynuowany.

Montownia samochodów „Forda" w Gdyni

W łonie czynników rządowych rozpatrywana jest obecnie szczegółowo sprawa oferty zakładów Forda, które wystąpiły do rządu polskiego z propozycją uruchomienia w Gdyni wielkiej montowni lekkich samochodów osobowych.

Oferta ze strony tak wybitnego przemysłowca, jak Henryk Ford, świadczy o zdecydowanym zamiarze wejścia na nasz rynek przez uruchomienie specjalnej wielkiej placówki fabrycznej, charakteryzuje obecny stosunek poważnego przemysłu zagranicznego do Polski i jego pozytywną ocenę naszych możliwości rozwojowych. Wybór Gdyni na miejsce, gdzie stanęłaby wielka montownia Forda, jest wielce znamienny i świadczy chlubnie o opinji, jaką cieszy się już zagranicą nasz nowy port.

Benzyna syntetyczna w Stanach Zjednoczonych

W Ameryce rozpoczęto kampanję reklamową celem wytworzenia zapotrzebowania na benzynę syntetyczną, czy też gazolinę. Pierwsze ogłoszenia zamieściła Standard Oil.

Jak wiadomo, już od roku istnieje porozumienie pomiędzy Amerykanami a poważnemi niemieckiemi fabrykami chemicznemi (I. G. Farbenindustrie) co do wspólnej pracy w tej dziedzinie. Nawet kosztem Amerykanów przerobiono w Niemczech szereg prób w tej dziedzinie, początkowo jednak fabryki zachowywały co do nowego rodzaju paliwa dużą ostrożność.

Prawdopodobnie obecnie nadszedł już właściwy moment zaryzykowania wprowadzenia nowego paliwa na rynek światowy.

Z przemysłu samochodowego

„Oświęcim", Zjednoczone Fabryki Maszyn i Samochodów S. A. Oświęcim II.

W docenianiu doniosłego znaczenia, jakie posiada przemysł samochodowy dla ogólnej gospodarki krajowej, dzięki inicjatywie głównie pp. Artura hr. Potockiego z Krzeszowic oraz Rogera hr. Raczyńskiego z Rogalina pod Poznaniem, niedawno temu uruchomioną została w Oświęcimiu fabryka samochodów, która dostarcza na rynek wewnętrzny wozy popularnej marki **„Oświęcim-Praga".** Celem oparcia placówki tej od zarania na silnej podstawie zdolności produkcyjnej oraz przyspieszenia racjonalnego tempa jej rozwoju, potrzebną była pomoc zagranicy i w wyniku przeprowadzonych pertraktacyj, pozyskać zdołano współpracę koncernu „Czeskomorawska Kolben-Danek w Pradze", do którego należy fabryka samochodów „Praga". Na zasadzie zawartej umowy koncern wspomniany oddał do dyspozycji wszelką pomoc techniczną, specjaliści-konstruktorzy zajęli się wyszkoleniem pracowników polskich, koncern przekazał licencję posiadanych patentów i przejął na siebie subskrypcję części kapitału zakładowego. Pod doświadczonem kierownictwem naczelnego dyrektora p. Kohouta, krajowa ta placówka wytwórcza rozwinęła wielce żywotną działalność, rozrastając się w tempie iście amerykańskiem.

W fabryce „Oświęcim" buduje się narazie jeszcze częściowo samochody „Oświęcim-Praga" od najmniejszego typu ludowego „Piccolo" z silnikiem 4-cylindrowym o mocy 18 K.M. aż do luksusowych wozów osobowych 8-cylindrowych, również samochody ciężarowe, a szczególnie typ „L" o nośności użytkowej 3.500 kg. oraz autobusy 22-siedzeniowe, nadające się specjalnie do szybkich przewozów miejskich.

Ponieważ samochody omawianego typu, spotykając się z pełnem uznaniem automobilistów, zdobywają na rynku maszyn podobnie jak w innych krajach coraz szerszy zbyt, przeto Spółka Akcyjna „Oświęcim" zamierza w najbliższym już czasie przystąpić do budowy w swoich zakładach kompletnych podwozi samochodowych „Oświęcim-Praga". Zaznaczyć jednakże należy, że realizacja tegoż projektu zależną będzie — rzecz zrozumiała — od dalszego ukształtowania się stosunków gospodarczych w kraju.

Podwozie samochodów typu „Oświęcim-Praga" odznacza się licznemi specjalnemi zaletami, z których na wyróżnienie zasługują: odejmowalny blok cylindrowy ułatwiający rewizję i wymianę tłoków i pierścieni, dalej przymusowy napęd prądnicy zapewniający niezawodny bieg zapłonu rozrusznika, karter motoru i skrzynki biegów z aluminjum zmniejsza wagę wozu, kula kardanowa zapobiega szkodliwym wstrząsom i wibracjom silnika i wóz przy braniu ostrych wiraży doskonale trzyma się drogi, czterobiegowa przekładnia zwiększa szybkość i ułatwia jej zmianę oraz zaoszczędza materjał pędny, wreszcie własne patenty firmy „Praga" jak hamulec oliwny „Servo", bezpiecznik oliwny i centralne oliwienie, jako też automatyczny wskaźnik kierunku jazdy, niemniej aluminjowa głowica cylindrowa patentu „Ricardo", podnoszą wydatnie wartość i solidność konstrukcyjną tychże wozów.

O racjonalnem i trafnem rozwiązaniu technicznem konstrukcji samochodów „Oświęcim-Praga" świadczy wymownie fakt, że do licznych rekordów i sukcesów w różnych imprezach sportowych z lat poprzednich, przyłącza się cały splot nowych zwycięstw, nagród i odznaczeń z roku bieżącego, o których swego czasu informowaliśmy. Przypominamy więc tylko krótko, że wozy „Oświęcim-Praga" zdobyły wybitne sukcesy i ustanowiły nowe rekordy w r. b. w wyścigu pod Ojcowem, w raidzie pętlicowym krakowskim, w wyścigu płaskim katowickim, w zjeździe nad morze, w wyścigu górskim alpejskim, w jeździe niezawodności w Koszycach oraz w innych imprezach sportowych lokalnych i okręgowych.

W końcu pobieżnego poglądu naszego na historję powstania i rozwoju tej poważnych rozmiarów krajowej jednostki produkcyjnego rodzimego przemysłu samochodowego zaznaczamy jeszcze, że centralne zakłady naprawy i składy części zapasowych mieszczą się w Oświęcimiu a prócz tego, dla dogodności licznych odbiorców utrzymuje centrala przedstawicielstwa w Poznaniu, Warszawie, Lwowie, Krakowie i Katowicach.

Wystawa stała i składnica „Oświęcim-Praga-Auto" w Poznaniu, znajduje się w centrum górnej części miasta przy **placu Wolności 11.**

—p—

Przemysł Rowerowy i Motocyklowy

Organ Związku Mechaników Samodzielnych na Polskę Zachodnią

Jak wykorzystać rower w zimie?

Zwracaliśmy już w uprzednim numerze naszego tygodnika uwagę na to, że z nadejściem zimy, a nawet słotnej i chłodnej jesieni, w naszym klimacie zamiera zupełnie sport rowerowy. Jest to zjawisko zupełnie zrozumiałe, gdyż trudno żądać od przeciętnego rowerzysty, aby on z przyjemnością ujeżdżał w czasie ulewnych deszczów, wpadał w błoto, ślizgał się po śniegu i przeżywał inne podobne przygody. Częściowo na kaprysy aury można poradzić, budując specjalne drogi dla rowerzystów, gdyż wtedy w pewnym stopniu uniezależniałoby się ich od zabłoconej jezdni. Drogi te mają jednak większe znaczenie nie dla sportowców, lecz dla ludzi, którzy rowerami posługują się wyłącznie w celach praktycznych.

A co ze sportowcami?

Na jesień słotną, błotną i chłodną rady nie znamy, w zimie jednak można mocno dopomóc zamiłowanym sportowcom różnemi śniegowcami lodowemi i innemi podobnemi rowerami.

Co to są za cuda? Pisaliśmy o tem już w ubiegłym tygodniu. Przypominamy więc sobie rower lodowy. Technicznie najprostsze rozwiązanie konstrukcyjne polega na umocowaniu pod przedniem kołem małych saneczek o dwóch metalowych płozach i na zaopatrzeniu tylnej opony w specjalny pokrowiec ze skóry z całym szeregiem ostrych stalowych sztyftów. Przedni mostek łatwo można wykonać samemu z drzewa w kształcie małej platformy, wzmocnionej na bokach dwiema małemi beleczkami. Do tych beleczek przyśrubowywuje się ostre stalowe płozy w kształcie półksiężyców. Samo koło powinno opierać się na małych klockach, uniemożliwiających jego posuwanie się po mostku. Odpowiednio sztywne złączenie roweru z mostkiem osiąga się zapomocą czterech drewnianych beleczek lub czterech stalowych rurek, końce których z jednej strony są umocowane do rogów mostka, a z drugiej złączone zapomocą płaskich blach stalowych z ośką przedniego koła. Na nieco chropowatej powierzchni lodu można poruszać się na takim mostku bez specjalnych dodatków do tylnego koła, lecz przy gładkim lodzie tarcie pomiędzy nim a oponą nie wystarczy, trzeba więc uciekać się do specjalnych pokrowców, które umożliwiłyby popychanie całej maszyny. Wykonanie takiego pokrowca też nie jest trudne, a podstawowym materjałem dla niego są paski ze skóry i stalowe sztyfty. Wybiera się dla tego celu skórę mocną, lecz niezbyt grubą, i wycina się z niej dwa długie pasy, przyczem jeden z nich jest o 1 lub 2 mm. szerszy od drugiego. W szerszym pasku przebija się kilka rzędów dziurek, w które wstawia się ostre stalowe sztyfciki i zanitowuje się je z drugiej strony przy użyciu płaskich podkładek. Po zanitowaniu i zbadaniu, że sztyfty trzymają się mocno, pod górny pas podszywa się drugi, nieco węższy kawałek skóry, tak ściągając brzegi, aby gotowy pokrowiec okrąglił się nieco i dobrze przylegał do opony. Po zeszyciu brzegi pokrowca zaopatruje się w otworki, przez które przeciąga się mocny sznurek lub cienkie rzemyki, któremi potem całość przywiązuje się do obręczy koła. W dobrych warunkach na gładkim lodzie taki rower pozwala na rozwinięcie dużej szybkości, lecz wymaga ostrożnego wykonywania skrętów ze względu na znaczną siłę odśrodkową, która łatwo może spowodować przewrócenie się wysokiej maszyny.

Typ rowerów lodowych o dwóch rozstawionych płozach nie zadawala wszystkich sportowców i niektórzy amatorzy więcej „akrobatycznej" jazdy wolą używać tylko jednego płozu, ustawionego pod przedniem kołem. Płoz taki opiera się na oponie, jest umocowany sztywno do widełek, zapomocą dwóch stalowych drążków, przyciśniętych śrubami do ośki koła. Na rowerze jednopłozowym łatwo można wykonywać bardzo ostre skręty i robić jazdę „figurową" bardzo piękną i efektowną.

Jest to prosta i łatwa do wykonania konstrukcja. Dzięki rowerom lodowym wielu amatorów sportów zimowych może korzystać z tak przerobionego roweru przez parę najgorszych dla zwykłych rowerzystów miesięcy zimowych.

Nieco gorzej technicznie przedstawia się sprawa wykonania roweru śniegowego. Trudność polega nie na wykonaniu płozów pod przednie koło, a na budowie specjalnego protektora, który uniemożliwiłby zapadanie się w śnieg tylnej opony oraz zapobiegałby jej dostateczny współczynnik tarcia o śliską powierzchnię. Zazwyczaj trudno się tu obyć bez przebudowy ramy, a właściwie tylnych widełek.

Na Północy konstrukcję roweru śniegowego rozwiązują następującym sposobem:

Pod przedniem kołem umocowuje się małe, lecz względnie szerokie płozy, a tylną oponę zaopatruje się w specjalnie szeroką obręcz, dzięki której nie ślizga się ona i nie zapada się w śnieg. Takim sposobem, po tej przeróbce, rower zamienia się w lekkie sanie z napędem nożnym.

Rozumie się, że celem założenia tak szerokiego pokrowca należy przerobić gruntownie tylne widełki i całą piastę tylnego koła. *(K-a)*

Ze sportu motocyklowego

OSTATNIE ZAWODY W POZNANIU.

W dniu 12 bm. odbyły się na torze żużlowym „Sokoła" w Poznaniu wyścigi motocyklowe „Dirt Track".

W biegach brało udział ogółem 15 uczestników z Klubu Motocyklowego — Bydgoszcz i sekcji motocyklowej Tow. Sport. „Unja" Poznań. Wyścigi te miały stanowić o tem, czy pobicie Czerniaka z Unji na torze bydgoskim przez członka K. M. B. — Budę, na ostatnich wyścigach w Bydgoszczy, było tylko przypadkowe czy też o wyniku decydowała wysoka klasa jeźdźca i maszyny. Otóż okazało się, że p. Buda zupełnie słusznie posiada tytuł „mistrza dirt tracku", gdyż odniósł on nawet na obcym torze na zwykłej maszynie wyścigowej w konkurencji p. Czerniaka na maszynie specjalnej, walne zwycięstwo. Walka między p. Budą, a Czerniakiem stanowiła punkt kulminacyjny imprezy — to też ponowne zwycięstwo p. Budy przyjęła licznie zebrana publiczność oklaskami.

Ogólne wyniki przedstawiają się następująco:

a) Klasa maszyn do 250 ccm. — I. nagroda Stańczyk na **Arielu**, czas 5,27 min. K. M. B. II. nagroda p. Czerniak z Unji na **Rudge**, czas 5,31²/₅ min.

b) Klasa maszyn do 350 ccm. I. nagroda p. Zimmerman K. M. B. na **O. K. Suprem** — czas 5,42³/₁₀.

c) Klasa ponad 500 ccm. — I. nagroda p. Beitsch z K. M. B. na **Harley**, czas 5,45 min.

d) Klasa maszyn wyścigowych do 500 ccm. I. nagroda p. Buda K. M. B. na **Rudge** 4,38¹/₁₀, II. miejsce p. Czerniak z Unji — Poznań na **Rudge**, czas 4,38³/₁₀; III. miejsce p. Stańczyk K. M. B. na **Arielu** — 4,55¹/₁₀.

Bieg finałowy o najlepszy czas dnia — p. Buda z K. M. B. na **Rudge**, czas 5,05³/₁₀.

Wszystkie pierwsze miejsca zajęli członkowie K. M. Bydgoszcz, co świadczy o wysokiej klasie bydgoskich jeźdźców.

Jako objaw pocieszający należy podkreślić fakt, że wyścigi te cieszyły się dużą frekwencją publiczności, dając tem samem dowód, coraz większego zainteresowania się społeczeństwa sportem.

JAZDA NA TORZE ŻUŻLOWYM W MYSŁOWICACH.

Dnia 12 b. m. na nowowybudowanym torze żużlowym w Mysłowicach odbyły się na wielką skalę zakrojone międzynarodowe wyścigi motocyklowe z udziałem 40-tu jeźdźców, w tem 23 Niemców i 17-tu Polaków. Na starcie stanęli co najwybitniejsi motocykliści Niemiec, triumfatorzy na wielkich wyścigach europejskich, jak: Bryl, Koenigkeit i Koeller. Polacy natomiast nie wystawili szeregu najlepszych asów polskiego sportu motocyklowego, jak np. hr. Alvensleben, v. Wegener oraz Hanuszka i ci, którzy z powodu zajęć zawodowych nie mogli stanąć do zawodów.

Impreza cieszyła się ogromnem zainteresowaniem i ściągnęła na tor ponad 15.000 widzów. Wyścigi stały na b. wysokim poziomie sportowym i dostarczyły licznie zebranej publiczności dużo emocji. Tor długości 880 m., jest ze wszystkich stron okolony wałem dla miejsc stojących i trybunami, z których publiczność śledzić może dokładnie przebieg wyścigów.

Jak już wyżej zaznaczono, odbyło się ogółem 10 konkurencyj:

Wyścig juniorów **do 250 ccm.** 8 okrążeń wygrał Maciejewski (Klub Motocyklowy Mysłowice) na **„Arielu"** w czasie 9,45.8. W wyścigu seniorów tej samej kategorji, 10 okrążeń, wygrał Bryll (Berlin) na **„Black-Burn"** w czasie 7.36.6.

Wyścig juniorów **do 350 ccm.** 10 okrążeń wygrał Ebert (Wrocław) na **„A. K. Suprem"** w czasie 7.41.8, wyścig seniorów tej samej kategorji 12 okrążeń, wygrał Koehler (Lipsk) na **„Moto Sakoch"** w czasie 8.44.

Wyścig juniorów **do 500 ccm.** 12 okrążeń wygrał Bogusławski (SKM. Katowice) na **„Arielu"**, w czasie 9.11, wyścig seniorów tej samej kategorji 15 okrążeń wygrał Bryll na **„Sunbean"** w czasie 10,48.

Wyścig z handicapem juniorów i seniorów w **kategorji 500 ccm.**, 5 okrążeń wygrał Bogusławski (SKM. Katowice) na **„Arielu"**, w czasie 3.33.

Wyścig juniorów wszelkich kategoryj z przyczepkami, 10 okrążeń wygrał Dula (SKM. Katowice) na **„B. M. W."** w czasie 8.30.2.

W wyścigu seniorów w kategorji **do 600 ccm.** z przyczepkami, 10 okrążeń, pierwsze miejsce zdobył Guse (Wrocław) na **„Gilet" w czasie 8.24.**

W wyścigu seniorów kategorji **ponad 600 ccm.** z przyczepkami 10 okrążeń, pierwsze miejsce zajął Scholz (Wrocław) na **„O. D. Jan"** w czasie 8.18.2

Najlepszy czas okrążenia uzyskał Bryll (17-cie sekund).

Impreza ta, aczkolwiek tor jest jeszcze świeży, odbyła się bez wypadku.

ELEKTRO- i RADJOTECHNIKA

ORGAN ZWIĄZKU PRZEDSIĘBIORSTW ELEKTROTECHNICZNYCH NA POLSKĘ ZACHODNIĄ
ORGAN ZRZESZENIA PRZEDSIĘBIORSTW RADJOTECHNICZNYCH W WIELKOPOLSCE.
POD REDAKCJĄ LEONA KOZŁOWSKIEGO.

Sto miljonów na elektryfikację Pomorza

Jak informuje prezes Polskiego Związku Przedsiębiorstw Elektrycznych, inż. Zygmunt Okoniewski, w ostatnich czasach został opracowany projekt elektryfikacji Pomorza, Poznańskiego oraz 10 powiatów województw centralnych.

Szczegóły projektu będą jeszcze przedmiotem uzgodnienia ze szwajcarską grupą przemysłowo-finansową „Motor Columbus", wchodzącą w skład koncernu „Brown Boveri".

Projekt przewiduje uzyskanie na cele elektryfikacji poważnej sumy 100 miljonów zł.

Rokowania będą prowadzone w ciągu bieżącego miesiąca początkowo w Szwajcarji, a potem w Polsce, poczem odbędzie się uzgodnienie całości projektu z przedstawicielami zainteresowanych resortów, a więc przedewszystkiem z Ministrem Robót Publicznych, oraz Ministerstwami Skarbu i Przemysłu i Handlu.

P. inż. Zygmunt Okoniewski, bawiąc ostatnio w Poznaniu, odbył tam szereg konferencyj z przedstawicielami władz wojewódzkich i komunalnych oraz banków w tej sprawie. Należy przypuszczać, że w ciągu czasu najbliższego nastąpi zupełne uzgodnienie poglądów na sposób zrealizowania tego doniosłego projektu.

W dniu 16 bm. prezes Okoniewski udaje się do Szwajcarji, aby tam przeprowadzić rokowania z koncernem, który podejmuje się finansowania elektryfikacji.

Z Korporacji Przemysłu Elektrotechnicznego na Woj. Poznańskie

Dnia 8 bm. odbył się egzamin dla uczni, którzy ukończyli naukę w zawodzie elektrotechnicznym. Komisji Egzaminacyjnej przewodniczył p. inż. Kazimierz Gaertig. Ławnikami z ramienia pracodawców byli pp. inż. Buławski, Chempiński, Jagodziński i Waligórski. Ławnikami z ramienia elektromonterów byli pp. Tomaszewski i Matz.

W zawodzie elektroinstalacyjnym zdali egzamin: Günther Becker (z odznaczeniem), Leon Bochat, Marjan Buszkiewicz, Józef Dwornicki, Edmund Gdeczyk, Władysław Golak, Antoni Gorynia, Alfons Gralla, Witold Krüger, Edmund Krzyżan, Józef Lisiecki, Teodor Szubert i Teofil Szymański.

W zawodzie elektromechanicznym zdali: Jan Franek, Edmund Głowicki, Antoni Kamieński, Czesław Silski, Ludwik Stybaniewicz, Juljan Szumiński i Marjan Waligórski.

2 kandydatów egzaminu nie zdało.

Niepowodzenie pożyczki elektryfikacyjnej w Anglji

Angielski Centralny Urząd Elektryczny (Central Electricity Board) dla zdobycia środków na swoje inwestycje elektryfikacyjne postanowił zaciągnąć pożyczkę publiczną. Zapis na obligacje został otwarty z początkiem roku bieżącego. Suma ogólna pożyczki miała wynosić 7.000.000 funtów szterlingów (ok. 304.000.000 zł p.), jej oprocentowanie 5% rocznie. Obligacje były zaofiarowywane nabywcom po 97,5 za 100. W rezultacie zapisy nie pokryły jednak całej sumy pożyczki dochodząc ogółem do 91% sumy projektowanej. Pierwsze obroty pożyczki rozpoczęły się po kursie 98,25 do 98,75.

Niepowodzenie tych obligacyj, dających odsetki znacznie wyższe aniżeli uważane dawniej w Anglji za normalne 2 do 3% rocznie, świadczy o znacznem podniesieniu się wymagań miejscowych kapitalistów w porównaniu ze stosunkowo niedawnym jeszcze czasem. (The Electrician.)

Postępy radjokomunikacji w ciągu ostatnich lat

(Dokończenie.)

Dla rozchodzenia się fal krótkich charakterystyczne są trzy zjawiska: 1) Dyspersja fal w górnych warstwach, uniemożliwiająca radjogonjometrję w większych odległościach od nadajnika. W bardzo dużej odległości gonjometrowanie jest możliwe, lecz narażone jest na poważne błędy. 2) Zanikanie, będące wynikiem nieregularnych odbić i dyspersji, zwalcza się przez stosowanie układów anten odbiorczych o dużych wymiarach podłużnych wzgl. poprzecznych. 3) Echa, polegające na powtarzaniu się znaków skutkiem tego, że fala kilkakrotnie oblatuje kulę ziemską. Przeciwdziała się im, używając po stronie odbiorczej anten kierunkowych. Zaobserwowano również echa po upływie kilkunastu sekund. Hipoteza, że powstają one skutkiem długiego szeregu okrążeń dokoła ziemi, nie wyjaśnia zjawiska, że fale te nie ulegają bardzo silnej absorbcji. Według prof. Störmera przyczyną zjawiska są fale, które przebiły warstwę Heaviside'a i odbiły się od chmur elektronowych w przestrzeni międzyplanetarnej.

W budowie nadajników zwycięstwo odniosły generatory lampowe. Jedynie na falach najdłuższych dla największych mocy stosuje się jeszcze generatory maszynowe i łukowe. Znacznie posunęło się naprzód zagadnienie stabilizacji generatorów lampowych. Dzięki temu możliwe jest synchronizowanie kilku stacyj radjofonicznych na tej samej fali. Do tego celu praktycznie stosuje się obecnie kamerton, który jednak wymaga znacznej transformacji częstotliwości. Przypuszczalnie i kwarc uda się przystosować do tego celu.

W komunikacji krótkofalowej zyskały prawo obywatelstwa fale 20 ÷ 14,3 m. (15 — 21.10^6 okr/sek.) jako fale dzienne na duże odległości. Udawało się coprawda pracować i na falach do 10 m. (21 ÷ 30.10^6 okr/sek.), a nawet na fali 8,67 (34,6.10^6 okr/sek.) udało się tow. Marconiego nawiązać łączność przez Ocean Atlantycki. Jednakże fale tak krótkie bardzo silnie podlegają zanikaniu i wobec tego nie nadają się dla celów praktycznych. Dla komunikacji nocnej natomiast używane są fale rzędu 30 m. Jest charakterystyczne, że okres fali dziennej i nocnej zmienia się zależnie od pory roku. I tak podczas lata europejskiego, zwłaszcza w czerwcu, możliwa jest łączność na falach „dziennych" przez 24 godziny na dobę, podczas gdy w okresie zimowym możność porozumienia się na tych falach spada do 4 godzin. Jednakże jeszcze przez 12 godzin możliwa jest praca na falach „nocnych", tak, iż w sumie ogranicza się ona do 16 godzin na dobę. I tak admiralicja angielska pracowała przez kilka lat z Indjami na fali 8,75.10^6 okr/sek. (ok. 34,3 m.). Obecnie uzupełniono ją falą dzienną 1,8.10^6 okr/sek. (ok. 16,7), na której w ciągu czerwca 1929 pracowano z Singapore po 24 godzin na dobę. W pracy Holandji z Indjami na falach 16,7 i 30 m. okazała się konieczność pewnych zmian fali w zależności od pory roku.

Poczta angielska uzupełniła długofalową stację telegraficzną Rugby stacją krótkofalową na fali rzędu 15,8 m., a Chelmsford nadaje radjofonję na 24 m. Holandja nadaje na falach dziennych programy dla Indyj holenderskich.

Również marynarka handlowa i wojenna zainteresowała się falami krótkiemi. Jednakże rozpowszechnieniu ich stoi na przeszkodzie fakt, że wszystkie fale, krótsze od 50 m., wykazują na morzu „martwe strefy", dochodząc do 1000 mil morskich. Fale 75 ÷ 50 m. okazały się pod tym względem o wiele lepsze, lecz nie można twierdzić, że fale pośrednie i krótkie dają tę samą pewność komunikacji do 1000 mil w służbie morskiej, co fale długie.

Do zasilania lamp nadawczych maszyny wysokiego napięcia i dużej mocy dały bardzo dobre wyniki (Rugby, Daventry), jednakże w zastosowaniu do stacyj średniej mocy rozpowszechniły się prostowniki, zwłaszcza podwójne, trójfazowe, chociaż pod względem ekonomji stoją one niżej od maszyn. Lampy zasilane prostownikami wykazują podobno mniejszą skłonność do zwarć wewnętrznych.

Co się tyczy techniki lamp nadawczych, to na stacjach dużej mocy długo i średnio-falowych dobre wyniki dały lampy chłodzone płynami. Jednakże próby, przeprowadzone z jednostkami bardzo dużej mocy w Rugby dowiodły, że zagadnienie równoległej pracy bardzo dużych lamp przedstawia jeszcze poważne trudności. Obok lamp z anodą chłodzoną stosowano również z powodzeniem lampy kwarcowe 10—20 kW bez chłodzenia sztucznego.

Zastosowanie fal dziennych wysunęło nowe trudności w konstrukcji lamp ze względu na miejscowe przebicia. W tym celu chroni się miejsce wlutowania anody pierścieniowemi osłonami elektrostatycznemi. Admiralicja stosuje z dobrym wynikiem lampy kwarcowe z chłodzoną anodą, dające 20—30 kW na falach ok. 16,7 m.

K. Kr. („Przegl. Radjot.")

Radjo otrzymają wszystkie ważniejsze pociągi

Minister Polskich Kolei Państwowych Kühn przyjął naczelnika dyrekcji „Polskiego Radja" p. Chamca w sprawie zaprowadzenia radjowych instalacyj we wszystkich pociągach, kursujących na główniejszych linjach Polskich Kolei Państwowych. Instalacje te zaprowadziłoby „Polskie Radjo". Minister Kühn do tej sprawy odniósł się przychylnie, wobec czego spodziewać się należy że już w niedługim czasie wszystkie pociągi na główniejszych szlakach wyposażone zostaną w instalacje radjowe. Będzie to jedyna w Europie tego rodzaju instalacja w tak szerokim zakresie. Dotychczas zagranicą czyniono w tym kierunku próby na małą skalę.

Zebranie w Zrzeszeniu Przedsiębiorstw Radjotechnicznych

W drugiej połowie października w Zrzeszeniu Przedsiębiorstw Radjotechnicznych odbędzie się zebranie dyskusyjne. Zebranie to postanowiono zwołać z rozpoczęciem się sezonu, który w obecnych zmienionych warunkach wymaga specjalnego przygotowania kupiectwa. Na zebraniu dyskusyjnem wygłoszone będą referaty sprawozdawcze z wystaw radjowych w Berlinie i Bukareszcie, przyczem zostaną w nich omówione ostatnie zdobycze techniczne i sytuacja konjunkturalna na zachodzie Europy. Referat o aktualnych zagadnieniach zawodowych i dyskusja wypełni resztę programu.

Marconi o cudach radjotelefonji i telewizji

Z racji świeżo otwartej w Londynie wystawy radjotechnicznej ogłosił, bawiący obecnie we Włoszech, senator Marconi ciekawy artykuł, w którym zapowiada, jakie jego zdaniem będą najbliższe udoskonalenia i postępy w dziedzinie praktycznego zastosowania radja.

„Radjo — mówi słynny wynalazca — przekształciło już życie ludzkie, połączyło morza i lądy, zniosło odległości, zapoczątkowało nową fazę w dziedzinie muzyki oraz wszelkich rozrywek, skierowało na nowe tory politykę i przeistoczyło cały system nauczania.

Zasługą radja jest również wybitne przyspieszenie rytmu handlu międzynarodowego w sposób, jaki ojcowie nasi uważali za czarodziejski bodaj. Rad jestem, że udało mi się w pewnym stopniu przyczynić się do urzeczywistnienia tych zmian, zadanie moje nie jest jednak jeszcze ostatecznie dokonane. Mam na widoku inne jeszcze zmiany, jestem też pewien, że za jakie dziesięć lat ,a może rychlej, podobna dzisiejszej wystawa obejmie wiele nowych rzeczy, zwłaszcza w zakresie telewizji, oraz transmitowania przez radjo obrazów.

Wielki postęp zapowiada się również na polu handlowem. W ciągu najbliższych lat usunięte zostaną niedokładności i braki, a zastosowanie systemu fal kierunkowych umożliwi tajność rozmów na dalekie odległości. Połączenia bezdrutowe będą prowadzone poprzez eter wąskiemi kanałami, zupełnie w taki sam sposób, w jaki woda przeprowadzana jest przez rury wodociągowe. Koszty transmisji zostaną zniżone do minimum, dzięki czemu udostępnione będzie najszerszym masom korzystanie z telefonu bezdrutowego.

W świecie radja wszystko będzie kosztowało mniej.

Transmisja dokumentów i fotografij zapomocą radja stanie się rzeczą powszechną i dwoje zakochanych, oddzielonych wzajem tysiącami kilometrów, będzie mogło wymienić pomiędzy sobą swoje fotografje w ciągu jednego i tego samego dnia, w ciągu godziny bodaj, i to kosztem groszowym nieledwie. Telewizja pozostaje wciąż jeszcze w stadjum doświadczalnem, mam jednak niezłomną pewność, że w ciągu dziesięciu lat conajwyżej aparaty telewizyjne będą bardziej jeszcze rozpowszechnione i udostępnione, aniżeli dzisiejsze aparaty odbiorcze radjofoniczne. W ten sposób przekształcone zostanie również życie indywidualne, ludzie będą mogli mieszkać na zapadłej wsi, pozostając w najściślejszym kontakcie z całym światem.

Radjo przyspieszyło tempo życia. Przyspieszy je stokroć bardziej jeszcze z chwilą, gdy staniemy się absolutnymi panami eteru."

Z PRASY

„TYDZIEŃ RADJOWY" NR. 41.

Ukazał się numer 41 „Tygodnia Radjowego", który zawiera poza programami radjowemi następujące artykuły: Europejska współpraca w eterze. Tancerka. Na falach polskich. Kącik detektorowicza. Porady techniczne. Ze świata. Dział rozrywek umysłowych.

? Skrzynka zapytań ?
z dziedziny porad fachowych i źródeł zakupów.

UPRASZA SIE O PODANIE ADRESU:

Nr. 5480. firmy dykt i fornierów w Ameryce Północnej.

Nr. 5717. firmy, wyrabiającej osie ruchome.

Nr. 5757. firmy, która dostarcza zatrzaski (zameczki) znane powszechnie a używane do jedwabnych gotowych motylków męskich.

Nr. 5761. firmy, dostarczającej guziki patentowe.

Nr. 5764. firmy, dostarczającej przedmioty biurowe z metali.

Nr. 5773. firmy, dostarczającej środki ogniochronne i konserwujące drzewo.

Nr. 5793. firmy, wyrabiającej kamienie do zapłonu motorów gazowych zwanych „Izolatorkami", „Piankami" i „Porcelankami".

Nr. 5797. firmy, która odda zastępstwo na Łotwę i Estonję na Fittinga lane rury żeliwne do wodociągów, mosiężne zatrzaski do drzwi, kłódki i zamki do mebli, prasy zapędowe Balata.

Nr. 5800. firmy, dostarczającej hurtowo materjały surowcowe dla produkcji pasty do obuwia.

Nr. 5812. firmę, dostarczającą fibrę włóknistą do wyrobu szczotek technicznych t. zw. po niemiecku „Fiberbürsten".

Nr. 5820. firmy, dostarczającej stojaki do wieszania łańcuchów i kłódek systemu Dulf'a.

Nr. 5841. firmy, wyrabiającej żelazka do prasowania z luźną rączką.

Nr. 5769. pewna firma w Buenos Aires szuka dostawców na żelazka do prasowania, drewniane całówki oraz wiory stalowe.

Nr. 5847. firmy, mogącej dostarczyć kompletne urządzenie do czyszczenia rur kanalizacyjnych lub potrzebne części osobno jak walce i urządzenia windowe.

Nr. 5848. firmy, wyrabiającej prasy do robienia kółek opałowych.

Nr. 5850. fabryki ocynkowanych i czarnych rur gazowych konkurencyjnie zdolnej nie należącej do kartelu, która zamierzałaby eksportować do Rumunji i gotowa byłaby oddać przedstawicielstwo pewnej firmie w Bukareszcie.

Nr. 5852. firmy, wyrabiającej ozdoby do krat grobowych w formie liści.

Nr. 5859. firmy, wyrabiającej maszyny blacharskie.

DZIAŁ MASZYN ROLNICZYCH

Apel do krajowych fabryk maszyn rolniczych

Fabryki krajowe upraszamy, aby nam donosiły o wszystkich nowościach w zakresie ich produkcji. Chętnie stawiamy łamy nasze bezinteresownie do usług przemysłu krajowego. Przy tej sposobności musimy podnieść ten smutny fakt, że podczas gdy zagraniczne firmy bardzo skwapliwie korzystają z reklamy w naszem piśmie i często donoszą nam o ostatnich zdobyczach w fabrykacji maszyn rolniczych, to nasz przemysł krajowy nie ma w tym względzie — zdawałoby się — nic do powiedzenia, a przecież wiadomo, że i u nas ta gałąź przemysłu stale się podnosi i wypuszcza na rynek coraz nowe wyroby lub też ulepsza dotychczasowe. W interesie rozwoju przemysłu krajowego prosimy fabryki krajowe, by o wszystkich swoich nowościach nas w pierwszym rzędzie informowały.

WYDAWNICTWO „RYNKU METALOWEGO I MASZYNOWEGO".

Nowy przyrząd do odbierania słomy z pod młocarni

Największym kłopotem i przeszkodą w młocce maszyną parową jest słoma, której niejednokrotnie zawdzięczamy nieproduktywność maszyny. Trudności ze słomą mamy szczególnie przy młóceniu żyto i pszenicy, natomiast przy młóceniu owsa, jęczmienia i innych słoma nic już nam nie przeszkadza.

Znane nam są najrozmaitsze sposoby odbierania słomy od młocarni, wszystkie one jednak nie są doskonałemi i słoma przeważnie jest przeszkodą, która tamuje wydajność maszyny i robotników przy niej zatrudnionych.

Kwestja słomy nie jest tak bardzo aktualną dla gospodarstw, które praktykują młockę przez rok cały. Dzień lub dwa młóci, porozciąga słomę po budynkach, lub zostawi w stodole i parę dni odpoczywa. Dla takiego systemu kwestja słomy jest obojętną.

Natomiast dla tych wielkich gospodarstw, które wymłacają odrazu po żniwach, a właściwie zaczynają młockę w tydzień po żniwach i kończą za jednym zamachem, dla tych gospodarstw, kwestja należytego wykorzystania maszyny i robotników jest kwestją nader doniosłą i takie gospodarstwa stosowały i nadal stosują wszelkie ulepszenia w tym kierunku, ażeby słoma nie przeszkadzała, czyli żeby była niezawodnie i w każdej ilości od młocarni odebrana.

Nasze dotychczasowe urządzenia mechaniczne w postaci elewatorów nie rozwiązują kwestji. Słoma wprawdzie jest odebrana, lecz na bliski dystans i złożona do małego szeregu małych stertek. Maszynę potrzeba często przestawiać, co przy młocce na wielką skalę jest niewygodne. Swego czasu pojawiła się na rynku młocarnia amerykańska, która posiadała przyrząd do krajania słomy na długą sieczkę i wentylator do jej wydmuchiwania na pewną odległość. Również dla nas niepraktyczna z wielu względów, a ponadto trudno zamienić istniejące maszyny na nowe kiedy chodzi tylko o odbieranie słomy.

Poza tem znamy kilka przyrządów do słomy pomysłu lokalnego danego gospodarstwa z których jeden szczególnie zasługuje na uwagę. Jest to przyrząd mało skomplikowany i tani. Każdy kowal i kołodziej folwarczny może go łatwo skonstruować, a rezultaty tego przyrządu będą zupełnie zadawalające i pewne przy każdej młocce. Jedna tylko jest zdaniem niektórych rolników wada tego przyrządu, że snopy do maszyny należy podwozić, a nie maszynę przesuwać od sterty do sterty jak to wielu praktykuje. Powtarzam jednak, że przyrząd ten został wynaleziony przez tych, którzy młócili wprost z pola, a słomę starali się składać w jak największe sterty.

Gospodarstwo 300—400 hektarowe może złożyć całą słomę do jednej sterty, lub do jednej ozimą, a do drugiej jarą w ten sposób, że po omłóceniu oziminy maszyna odwraca się w innym dowolnym kierunku i składa się drugi wielki ożered.

Przyrząd o którym mowa może być zastosowany do dwóch warunków, a to: Jeżeli młócimy w ograniczonej przestrzeni, t. zn. na gumnie, i jeżeli młócimy w polu lub gumnie, poza którem mamy wolne miejsce.

Całość urządzenia składa się z jednego mocnego wysokiego słupa z ruchomym blokiem żelaznym, linewki żelaznej i dwóch siatek z drewna i łańcuchów. W miejscu pozbawionem wolnej przestrzeni dochodzi bęben drewniany na osi pionowej, wokoło którego linewka się okręca. Przy bardzo dużych maszynach można odbierać słomę czterema siatkami do dwóch stert naraz.

Przyrząd aczkolwiek prosty bardzo, musi być jednak dokładnie i starannie wykonany, gdyż inaczej źle funkcjonuje i zraża do siebie. Najlepszym jednak sposobem dobrego i porządnego odebrania słomy jest prasa, połączona z maszyną. Nie radziłbym jednak słomy wiązać, poza pewną potrzebną ilością, a tylko prasowaną, niewiązaną składać w stertę, składanie której jest bardzo łatwe i tanie przy zastosowaniu pomostów ruchomych z desek nabitych trójkątnemi listwami, po których słoma sunie się sama t. zn. siłą popychania prasy. Sterta nader zgrabnie i porządnie wygląda, jest odporna na słotę i ogień, a także na złodziei — co jest niemniej ważne.

Ponieważ rysunek przyrządu nie daje jasnego obrazu, przeto interesujących się tą sprawą zawiadamiam, że model całego aparatu w najdrobniejszych szczegółach, znajduje się w Redakcji „Rolnika", gdzie go można oglądać w godzinach urzędowych.

(Rolnik)

Zastosowanie żelaznej blachy w gospodarstwach rolnych

Z rozwojem techniki i udoskonaleniem metod walcowania i cynkowania zaczeto coraz częściej stosować blachę żelazną do najróżniejszych budowli oraz dla wyrobu szeregu przedmiotów codziennego użytku. W gospodarstwie wiejskiem blacha może też odegrać ważną rolę, jeżeli potrafimy wynaleźć dla niej właściwe zastosowanie.

Najpierw należy zaznaczyć, że blacha doskonale nadaje się na pokrywanie dachów, gdyż jest bardzo trwała, nie wymaga żadnego specjalnego odnawiania i konserwowania z wyjątkiem malowania co kilka lat, jest znacznie lżejsza od dachówki, co pozwala na wykonanie tańszych stropów, jest niepalna i chroni doskonale od piorunów przy prawidłowem uziemnieniu. Nietylko dachy większych budowli opłaca się pokrywać blachą, lecz można użyć jej doskonale na różnych przybudówkach, lamusach itp. Takie konstrukcje będą wyróżniały się w porównaniu ze zwykłemi znacznie większem bezpieczeństwem pod względem ogniowem i dzięki nieprzeciekaniu dachów ułatwią konserwację schowanych pod niemi przedmiotów, które w znacznie większej mierze będą zabezpieczone od działania wilgoci.

Prócz pokrywania dachów blachę można jeszcze użyć do wykonywania całych konstrukcyj. W ostatnich czasach wypuściły niektóre fabryki specjalne części z karbowanej blachy, z których można zestawiać bardzo łatwo i prędko spichrze, składy i inne podobne budowle. Konstrukcje tego rodzaju wyróżniają się niewysoką ceną, są absolutnie ogniotrwałe, nie wymagają prawie żadnej konserwacji z wyjątkiem malowania i całkowicie zabezpieczają przechowywane w nich ziarno od gryzoni jak np. szczurów lub myszy, gdyż te zwierzątka nie są w stanie przegryźć ścianek i nie mogą wdrapywać się po gładkiej i równej powierzchni.

Tak samo blachę można użyć na różne naczynia do przechowywania ziarna oraz innych produktów. Naczynia te są bardzo praktyczne z powodu łatwości utrzymywania ich w absolutnej czystości oraz ochrony przed wilgocią i gryzoniami.

Prócz wymienionych wyżej rodzajów zastosowania możemy użyć blachy jeszcze w wielu innych wypadkach, należy tylko dobrać materjał odpowiedniej jakości, ażeby dany przedmiot nie uległ przedwczesnemu zniszczeniu. **M. Z.**

Reparacja pękniętych i uszkodzonych cylindrów w silnikach rolniczych

W ostatnich latach stosują coraz częściej w rolnictwie różnego rodzaju motory, które zastępują siłę zwierząt pociągowych. Zdarza się często, że przez niedopatrzenie, czy też z innych powodów pękają w nich cylindry. Nie należy przypuszczać, że podobnego uszkodzenia nie da się naprawić. Tylko w wypadkach, kiedy jakiś cylinder z powodu napięć wewnętrznych skrzywi się po pęknięciu należy go uważać za bezużyteczny, inne natomiast uszkodzenia dadzą się w większości wypadków łatwo naprawić. Rozumie się, że przed przystąpieniem do reperacji należy obliczyć jej ewentualne koszty, ażeby przekonać się, czy się ona opłaci w porównaniu z całkowitą wymianą cylindra.

Wyrobione i owalne cylindry można łatwo przetoczyć, jeżeli ścianki sa jeszcze dostatecznie grube. Rozumie się, że przetoczenie powoduje też konieczność wymiany pierścieni lub nawet całego tłoku dla wyrównania powstałej różnicy średnic. Można nieraz w zbyt silnie roztoczone cylindry wcisnąć stalowy buks jako nową wewnętrzną ścianę, lecz praca ta jest zazwyczaj zbyt kosztowna i opłaca się tylko w wypadkach, kiedy z jakichś powodów nie możemy dostać nowego cylindra.

W cylindrach, zaopatrzonych w koszulkę wodną zdarzają się bardzo często pęknięcia. Jeżeli pęknięcie jest bardzo nieznaczne i znajduje się na zewnętrznej części koszulki zaradzić przeciekaniu wody można dwoma sposobami. Można mianowicie zalutować ostrożnie rysę cyną, co nie jest zbyt łatwe, lub też zasmarowywać ją, po uprzedniem starannem oskrobaniu żewnętrznem mocnym kwasem solnym, tak żeby ten ostatni przeniknął w całe pęknięcie. Po pewnym czasie tworząca rdza zalepi powstałą dziurę i zatrzyma łączącą się wodę.

Większe pęknięcia należy na końcach naświdrować zapomocą małego świderka (3 do 5 m/m) ażeby uniemożliwić dalsze pękanie, powstałe dziurki zabić ołowianemi lub miedzianemi nitami, a środek szczeliny prowizorycznie zakleić zwykłym kitem.

Pewniejszą jest następująca reperacja: wzdłuż całego pęknięcia należy wywiercić szereg otworów jeden obok drugiego, lekko je nagwintować i powkręcać w nie sztyfty z miękkiej miedzi (koprowiny). Po wkręceniu wszystkich sztyftów należy je ściąć na wysokości ca 1 do 2 m/m od ścianki i pozostałe koniuszki ostrożnie roznitować. Można też powstałą warstwę miedzi równo oblutować cyną.

Przy bardzo dużych pęknięciach należy rozumie się użyć spawania. Trzeba pamiętać, że spawanie powinno być wykonane bardzo starannie i umiejętnie, inaczej bowiem cały cylinder pęknie jeszcze mocniej lub nawet zupełnie rozpadnie się jak szkło. Przed spawaniem trzeba odkręcić wszystkie śruby, usunąć pokrywy oraz inne, przymocowane do cylindra części i cały cylinder powoli rozgrzać do czerwoności na dużem ognisku z węgli drzewnych. Po wykonaniu spawania należy cylinder chłodzić nadzwyczaj powoli. Najlepiej jeszcze raz włożyć go do palących się węgli drzewnych, podgrzać do czerwoności i pozostawić tam po przesypaniu węglami aż do kompletnego ostygnięcia. Tylko bardzo wolno chłodzony cylinder nie pęknie ponownie. Należy pamiętać, że po każdem spawaniu cały cylinder trzeba bardzo starannie sprawdzić oraz przepolerować wewnątrz. Nieraz nawet staje się koniecznem całkowite przetoczenie.

Spawanie palenisk w lokomobilach rolniczych

W obszernych artykułach fachowa prasa zagraniczna omawia warunki w jakich winno odbywać się spawanie miedzianych części paleniska. Podkreśla się m. i. konieczność oczyszczania acetylenu, należytą regulację płomienia i podaje się zasady techniki spawania miedzi ujęte w punkty.

Jeden z autorów po ogólnikowem omówieniu konstrukcji paleniska podaje liczne przykłady napraw różnych sposobów przygotowania, podkreślając ukosowanie i dobór odpowiedniego drutu do spawania.

Spoiny ulepszano przez kucie i wyżarzanie.

Ogółem technicy dochodzą do wniosku, że w niedalekiej przyszłości należy się spodziewać zastosowania spawania do konstrukcyj nowych palenisk, biorąc pod uwagę dobre wyniki napraw.

Traktory rolnicze dla celów wojennych Sowietów

Mechanik amerykański A. Siemons, który przed kilku dniami przybył z Rosji i powraca do Stanów Zjednoczonych przez Rygę w wywiadzie, udzielonym dziennikarzom łotewskim opowiedział pewien charakterystyczny szczegół o zbrojeniu sowieckiem.

Gdy do „kołchozu", w którym pracował Amerykanin, przybył jeden z dygnitarzy sowieckich, zapytał on fachowca dlaczego traktory wyrobu rosyjskiego zbyt często psują się podczas orki ziemi. Amerykanin oświadczył, że traktory te są za silne i za ciężkie dla robót polnych.

Na to dygnitarz sowiecki oświadczył z uśmiechem:

„Bardzo dobrze, ale one są wspaniałe i bardzo dobrze się nadają do przewożenia artylerji ciężkiej. Tego właśnie nam potrzeba".

Amerykańskie traktory „Mc Cormick-Deering" „International Harvester Company" w Chicago

Jeżeli rolnictwo w ostatnich dziesięciu latach zrobiło niebywały krok naprzód w kierunku mechanizacji uprawy roli, jest to w wielkim stopniu zasługą Ameryki. Postęp ten przypisać należy nietylko ogólnej tendencji do zamiany siły żywej na mechaniczną, ale i przywiązaniu Amerykanina. Żaden zawód nie pociąga tak dalece obywatela Nowego Świata, jak rolnictwo i wielu wybitnych dzisiaj Amerykanów, zajmujących w swem społeczeństwie wysokie stanowisko, z dumą wspominają lata spędzone na roli.

To przywiązanie do pracy na ziemi, możność eksperymentowania w najrozmaitszych warunkach pracy, ze względu na jakość gleby, klimat, oraz warunki atmosferyczne, stworzyły, iż Ameryka w dziedzinie rolnictwa była, jest i będzie autorytetem dla całego świata.

Przed stu laty, bo w 1831 r., Amerykanin Cyrus Mc Cormick skonstruował w swych warsztatach żniwiarkę. W kilkanaście lat później udoskonalone zostało drugie ważne narzędzie — pług. Te dwa narzędzia uczyniły tak ogromny przewrót i postęp w rolnictwie, że nawet z braku robotnika produkcja rolna w 1850 roku wzrosła pięciokrotnie. Warsztaty Mc Cormicka przeistoczyły się w ogromną, jedną z największych na owe czasy w całej Ameryce fabrykę maszyn żniwnych, która przed kilkudziesięciu laty, łącznie z innemi fabrykami maszyn rolniczych, stworzyła koncern amerykańskich fabryk maszyn rolniczych pod nazwą: „International Harvester Company" w Chicago.

Od kilkudziesięciu więc lat powyższy koncern zaopatruje rolnictwo w różnorodne maszyny, począwszy od pługa, a kończąc na młocarniach. Gruntowna znajomość warunków pracy w rolnictwie dała możność tej fabryce przy opracowaniu konstrukcji swych maszyn, oraz przy budowie tychże całkowicie zastosować się do tych wyjątkowych warunków, w jakich pracuje maszyna w rolnictwie. Używając maszyn żniwnych, rolnik nieraz musiał stwierdzić wyższość żniwiarek Deering lub Mc Cormick wyrobu I. H. C. nad takiemiż maszynami innych, nawet poważnych wytwórni. Wynikało to stąd, że przemyślana w szczegółach, solidnie zbudowana i wypróbowana maszyna zabezpieczała zazwyczaj rolnika od wszelkich niespodzianek w okresie sezonowych robót.

W tej to fabryce przed 25 laty powstał i rolniczy traktor, z początku pod nazwą Titan i Junior, wkońcu Mc Cormick — Deering.

Pierwsze traktory Titan, o mocy 20 KM. na wale silnika, dobrze znane są w Polsce. Posiadały one silnik wolnobieżny, o dwóch cylindrach leżących, z poprzecznym wałem korbowym, zbudowany specjalnie do napędu naftą, ciężką, lub lekką benzyną, albo benzolem. Przekładnia była trybowo-łańcuchową. Całość była zmontowana na ramie żelaznej, nitowanej, z kształtowników. Wśród innych ówczesnych traktorów Titan 10/20 KM. wyróżniał się dodatniem rozwiązaniem strony dynamicznej, co zapewniło mu możność pracy nawet w takich warunkach terenowych, przy których inne traktory kołowe pracować nie mogły.

Traktory tego typu stopniowo znikają z rynku amerykańskiego, ustępując miejsce konstrukcjom spółczesnym i więcej odpowiadającym wymaganiom techniki rolniczej.

Dążąc za postępem, fabryka International Harvester Company wstrzymuje stopniowo produkcję Titanów i Juniorów i przechodzi na nowy typ. Ten nowy typ, egzystujący obecnie pod nazwą Mc Cormick — Deering, budowany jest w dwóch wielkościach: 10/20 KM. i 15/30 KM., przyczem pierwszy rozwija moc 20 KM. na wale silnika, drugi — 30 KM. Ogólny układ, dla obu wielkości jednakowy, nacechowany jest dążeniem konstruktorów — dać rolnictwu maszynę niezawodną. Przy opracowywaniu konstrukcji tego typu zostały uwzględnione warunki pracy kilkudziesięciu tysięcy traktorów dawnych typów, usunięto niedomagania starego typu i wprowadzono ulepszenia w szczegóły konstrukcyjne.

Wielu osobom wydaje się, że traktor Deering jest ordynarnem naśladownictwem samochodu. W rzeczywistości rzecz ma się całkiem odmiennie. Dla innych celów zbudowany jest samochód, dla innych zaś traktor. Samochód rzadko kiedy daje maksimum wydajności, traktor w większości wypadków bywa stale przeciążony. Wahania obciążeń niejednokrotnie bywają dość duże, przejścia często gwałtowne i warunki pracy ciężkie. By móc przezwyciężyć zmienność obciążeń, silnik traktora winien posiadać conajmniej cztery cylindry i być wykonany nietylko w wysokim stopniu precyzyjnie, z największą dokładnością dopasowania wszystkich jego składowych i ruchomych części, ale i z najlepszego wysokogatunkowego, wyborowego materjału, o wysokiej wytrzymałości. Dlatego też w traktorze Deering, posiadającym silnik czterocylindrowy, szczególnie mocno uwydatniają się najwyższe jego cechy: elastyczność i niezawodność w działaniu.

(Ciąg dalszy nastąpi.)

DZIAŁ BUDOWLANY, DRZEWNY i CERAMICZNY

Apel do krajowego przemysłu budowlanego

Fabryki krajowe upraszamy, aby nam donosiły o wszystkich nowościach w zakresie ich produkcji. Chętnie stawiamy łamy nasze bezinteresownie do usług przemysłu krajowego. Przy tej sposobności musimy podnieść ten smutny fakt, że podczas gdy zagraniczne firmy bardzo skwapliwie korzystają z reklamy w naszem piśmie i często donoszą nam o ostatnich zdobyczach w fabrykacji materjałów budowlanych, to nasz przemysł krajowy nie ma w tym względzie — zdawałoby się — nic do powiedzenia, a przecież wiadomo, że i u nas ta gałąź przemysłu stale się podnosi i wypuszcza na rynek coraz nowe wyroby lub też ulepsza dotychczasowe. W interesie rozwoju przemysłu krajowego prosimy fabryki krajowe, by o wszystkich swoich nowościach nas w pierwszym rzędzie informowały.

ADMINISTRACJA „RYNKU METALOWEGO I MASZYNOWEGO".

Projekt ustawy o popieraniu budownictwa mieszkaniowego

Naskutek polecenia Rady Ministrów z dnia 8-go kwietnia br. Ministerstwo Robót Publicznych przystąpiło w porozumieniu z Ministerstwem Skarbu do studjów nad opracowaniem projektu ustawy o popieraniu budownictwa mieszkaniowego. Obszerne studja przygotowawcze (statystyczne, techniczne i finansowe) przeprowadzone pod osobistem kierownictwem Ministra Robót Publicznych, prof. Matakiewicza, jak również pod jego przewodnictwem odbyły się liczne konferencje porozumiewawcze przy współudziale zastępców Ministrów: Skarbu, Spraw Wewnętrznych, Sprawiedliwości, sekretarjatu Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów i B. G. K. Projekt w ogólnych zarysach jest już przygotowany, a jako rezultat swych studjów przygotowawczych do projektu ustawy Ministerstwo Robót Publicznych wydało obszerną publikację pt. „Materjały do projektu ustawy mieszkaniowej".

Projekt ustawy jest w ogólnych zarysach całkowicie opracowany i w tych dniach rozesłany został zainteresowanym Ministerstwom celem ostatecznego uzgodnienia.

Ciężka sytuacja w przemyśle cegielnianym

W dniu 30 września r. b. odbył się w Warszawie pod przewodnictwem prezesa E. Langnera kolejny zjazd delegacji stałej, zrzeszeń przemysłowców ceramicznych 6 zrzeszonych organizacyj. Zjazd poświęcony był rozważeniu spraw: normalizacyjnych, kredytowych, taryfowych i konjunkturalnych.

Ze spraw normalizacyjnych, po rozpatrzeniu nowych projektów w tej dziedzinie, zjazd zwrócił specjalną uwagę na zagadnienie zmiany rozporządzenia Prezydenta Rzplitej o obowiązującym formacie cegły, które jest niezwykle uciążliwe dla cegielń, szczególnie poznańskich i pomorskich. Zjazd upoważnił prezesa delegacji do wniesienia do Komitetu Normalizacyjnego memorjału w tej sprawie z prośbą o rozważenie ponowne zagadnienia i przeprowadzenie odnośnych badań.

Sprawy kredytowe omówił mec. Chabielski, stwierdzając, iż w tej dziedzinie sytuacja jest bardzo trudna i że Bank Gospodarstwa Krajowego może narazie jedynie prolongować spłatę zaciągniętych kredytów.

W odniesieniu do taryf kolejowych zastanawiano się nad taryfą przewozową dla miału węglowego, przyjmując do wiadomości zapowiedziane ulgi przewozowe do końca roku.

Jeśli chodzi o sytuację ceglarstwa w r. b., to zjazd rzucił jaskrawe światło na katastrofalny zastój, panujący w tej gałęzi przemysłu.

Na Pomorzu w r. b. uruchomiono zaledwie ⅔ wszystkich cegielń i to tylko częściowo wskutek czego wyproduk. zaledwie 70% zeszłorocznej produkcji. W Poznańsk. uruchomiono tylko 30% cegielń wskutek czego w stosunku do r. ub. wyprodukowano o 85 proc. mniej wyrobów. Na Śląsku pracowało zaledwie 50 proc. cegielń, w woj. łódzkiem zaś około 80 proc. przy wyzyskaniu zdolności produkcyjnej w granicach 30—50 proc. W okręgu warszawskim około 30 proc. cegielń nie zostało uruchomione, cegielnie zaś czynne ogromnie ograniczyły swą produkcję. Wskutek tych przesunięć, ogólnokrajowa produkcja cegły nie przekroczy 40 proc. zeszłorocznej t. zn. 700—800 milj. szt., co stanowi niecałe 25 proc. zdolności wytwórczej cegielnictwa. Analogicznie przedstawia się sytuacja w dziedzinie dren i dachówek.

Ciężka sytuacja i brak zapotrzebowania na cegły przy dużej podaży doprowadził do spadku jej cen. W okolicach podmiejskich cena ta waha się od 65—75 zł, na prowincji od 50—70 zł loco cegielnia.

Obniżenie tak znaczne ceny możliwe było nietylko wskutek całkowitego wyrzeczenia się zysku i sprzedaży po cenie kosztu lub z jawną stratą, ale również z powodu obniżenia kosztów produkcji (płac robotniczych) w drodze dobrowolnych umów z robotnikami.

W chwili obecnej zapasy gotowe cegły są nieznaczne, natomiast surówki bardzo duże. Wobec zatrzymania już większości cegielń zachodzi obawa, że na wiosnę pozbawieni będziemy dostatecznej ilości gotowej cegły. Fakt ten musi być wzięty w rachubę przy ustalaniu programu budownictwa na rok przyszły i zawczasu podjęte środki zaradcze, abyśmy nie napotkali nowej przeszkody w budownictwie.

W sprawie normalizacji cegły

Prasa donosi:

Istniejący od 1923 r. „Polski Komitet Normalizacyjny" przy Ministerstwie Przemysłu i Handlu opracował już jak wiadomo, cały szereg norm, w różnych dziedzinach wyrobów przemysłowych, jednak postanowienia komitetu, jako nieposiadające mocy prawa, powoli i z trudnościami wielkiemi wchodzą w życie.

W jednym jednak wypadku, a mianowicie w sprawie normalizacji cegły rząd, korzystając z pełnomocnictw sejmowych z 1926 r., wprowadził normę ustawowo, wydając rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 15 lipca 1927 r. w sprawie wymiarów cegły, używanej przy budowie. Rozporządzenie to niestety zostało wydane zbyt pośpiesznie i skutkiem tego nie osiągnęło pożądanego rezultatu. Przedewszystkiem sama nazwa, opracowana teoretycznie przez podkomisję ceramiczną PKN. nie została sprawdzona w praktyce, co wymagałoby przeprowadzenia szeregu prób, nie mogło więc być załatwione w zbyt szybkiem tempie, tem bardziej, że próby takie byłyby dość kosztowne, a po drugie rozporządzenie przewiduje kategoryczny zakaz wyrobu cegły nieznormalizowanej (poczynając od dnia 1 stycznia 1929 r.) oraz zakaz używania jej do budowy (od dnia 1 stycznia r. b.) pod groźbą kary grzywną lub aresztem, nie zawiera natomiast żadnych przepisów przejściowych, a rozporządzenia wykonawcze również dotychczas nie zostały wydane.

Wskutek powyższego wytworzyła się w chwili obecnej taka sytuacja, że zapasy cegły wyprodukowanej w roku 1928 i dawniej, nie mogą być zużyte do budowy, ulecby więc chyba musiały zniszczeniu. Tymczasem, jak się okazuje, zapasy tej cegły w zakładach ceramicznych są jeszcze dość znaczne, gdyż wobec zastoju w ruchu budowlanym prywatnym oraz w związku ze wstrzymaniem robót inwestycyjnych państwowych i komunalnych, nie zostały one w ciągu roku 1929 zużyte. Niewiadomo również, co mają począć z cegłą dawnego wymiaru przedsiębiorstwa budowlane, które zakupiły większe zapasy cegły i nie zdążyły zużyć z przyczyn wyżej podanych oraz instytucje i osoby prywatne, które nabyły cegłę dawniej, a wobec wstrzymania kredytów budowlanych robót nie rozpoczęły lub nie dokończyły.

Zwrócić również należy uwagę na to, że omawiane rozporządzenie nie przewiduje, czy dom, którego budowę rozpoczęto przed 1 stycznia r. b., przy zastosowaniu cegły dawnego wymiaru, może być po tej dacie wykończony z takiej samej cegły, czy też za to przestępstwo grozi budującemu kara grzywny lub aresztu?

Sytuacja w przemyśle ceramicznym na Pomorzu i Kujawach

P. prezes Związku Cegielń w Obwodzie dolnej Wisły inż. A. Dziedziula udzielił prasie następujących informacyj:

1. W III kwartale rb. zwłaszcza ku końcowi szereg uruchomionych cegielń zaprzestał produkcji — zupełnie, lub też dopala posiadane zapasy suchej surówki. Pod koniec kwartału III-go tylko około 60 procent cegielń, zjednoczonych w Związku, było czynnych. Wobec panującego niezwykłego zastoju, liczyć się należy, że reszta czynnych cegielń w najkrótszym czasie unieruchomi swe warsztaty.

2. Zbyt na cegłę ożywił się lokalnie wobec udzielenia miastom pożyczek budowlanych. Poza tem zanotowano nieco większe ożywienie budownictwa w Gdyni. Natomiast na rynku drenów i dachówki panował zupełny zastój. Propagowanie przez pewne urzędy państwowe budownictwa płaskich dachów jest objawem wysoce niepomyślnym dla przemysłu naszego.

3. Wypłacalność firm nieco polepszyła się, co tłumaczyć należy największą ostrożnością w przyjmowaniu weksli oraz zobowiązań płatniczych. Za-

sadniczo zawierano tylko zupełnie pewne transakcje, wobec smutnych dotychczasowych doświadczeń.

4. Ceny wyrobów ceramicznych wykazały tendencję mocno zniżkową, wobec nieznacznego popytu a znacznej podaży i osiągnęły poziom, który uważać należy za niebezpieczny dla dalszej egzystencji przemysłu ceramicznego. Sytuację cegielnictwa utrudniło skasowanie od 1 października 30 roku niektórych ulg taryfowych na PKP., bolesnym zwłaszcza ciosem dla całego przemysłu ceramicznego jest skasowanie taryfy wyjątkowej E 5 na miał węglowy.

WIADOMOŚCI DROBNE

NIEPOMYŚLNY BILANS BUDOWLANY.

Sezon budowlany należy już uważać za skończony. Niestety, bilans tego sezonu nie przedstawia się bynajmniej pocieszająco. Jakkolwiek Bank Gospodarstwa Krajowego uruchomił w r. b. znacznie większą sumę kredytów budowlanych niż w r. ub., to jednak tak inwestycje rządowe, jak też prywatne okazały się mniejsze niż w r. ub. Według doraźnej oceny ruch budowlany był w tym sezonie o 40 procent słabszy aniżeli w r. ub. Także i w ceramice zaznaczył się spadek interesów o 25 procent. Poważniejszego przypływu kapitałów zagranicznych, jak również prywatnych na cele budowlane w ub. sezonie budowlanym nie zanotowaliśmy. Równocześnie kompresje budżetowe w obecnym roku nie zapowiadają wcale poprawy na rynku budowlanym.

ZAGADNIENIA OBROTU DRZEWEM OLCHOWEM.

W czasie dotychczasowych narad w Ministerstwie Rolnictwa na temat obrotu drzewem olchowem ustalono stanowisko w sprawie t. zw. kwestji olszyny. Zasadniczo konferencja wychodząc z założeń narad drzewnych z września rb. stanęła na stanowisku, iż najdoskonalszem rozwiązaniem zagadnienia byłaby syndykalizacja zainteresowanych w obrocie olszyną czynników, a więc właścicieli lasów, właścicieli fabryk dykty, kupców i eksporterów drzewnych. Koncepcja ta w obecnej chwili, jak to stwierdziła konferencja, zrealizować się nie da wobec niemożności zmobilizowania odpowiedniego kapitału dla sfinansowania prac przyszłego syndykatu. Utworzenie takiej organizacji, zdaniem uczestników konferencji, mogłoby nastąpić dopiero po wprowadzeniu rejestrowego zasławu drzewa, co pozwoliłoby zgromadzić pewne kapitały. Wobec powyższego konferencja zajęła się udoskonaleniem systemu reglamentacji obrotu olszyną w tym kierunku, aby bezpośredni udział zapewniony był w czynnościach reglamentacyjnych tak właścicielom lasów, jak fabrykantom dykt i kupcom drzewnym. Dalsza konferencja na której powzięte zostaną ostateczne uchwały odbędzie się 14 bm.

CENY WIKLINY KOSZYKARSKIEJ NA RYNKU KRAKOWSKIM.

Syndykat Koszykarski notował w ubiegłym tygodniu następujące ceny za wiklinę niezgradowaną, niegałęzistą, odpowiednio sortowaną, loco wagon stacja załadowcza za 100 kg.

Wiklina zielona niekulturowana średniopienna 5 zł, wiklina zielona kulturowana średniopienna około 6—6,50 zł, wiklina biała korowana niekulturowana niskopienna dol. 7, średniopienna dol. 8,50, wysokopienna dol. 5,50, wiklina niekulturowana gotowana od 1 dol., wiklina biała korowana kulturowana niskopienna dol. 8.50, średniopienna dol. 7,50, wysokopienna dol. 6.50. Wiklina gotowana kulturowana od 1 dol. Ceny wikliny bez zmiany.

CLENIE PIŁ TRAKOWYCH.

Ponieważ Dyrekcja Ceł we Lwowie cliła piły trakowe według poz. 161 p. 3 taryfy celnej, a zatem na podstawie stawki, która wynosi zł 325 za 100 kg. plus 10 proc. manipulacji celnej, podjęła Izba Przemysłowo-Handlowa we Lwowie interwencję u p. Ministra Skarbu, a interwencja ta odniosła ten skutek, że Ministerstwo Skarbu powiadomiło Urząd Celny we Lwowie, iż piły trakowe podlegają clu według pozycji 167 p. 35. lit. a. Stawka celna według tej pozycji wynosi zł 182 za 100 kg. plus 10 proc. manipulacji celnej.

Z rynku materjałów budowlanych, metali i wyrobów metalowych

MATERJAŁY BUDOWLANE.

Grudziądz, 14. 10. Ceramiczne Zakłady w Grudziądzu notują za 100 sztuk w złotych loco wagon Grudziądz: Dachówka karpiówka 155, — żłobiona 250, — marsylijska 330, — holenderska z felcami 370, — rzymska 450. Cegła I klasy 75—85. Dreny 1½" 60—70, — 2" 88—90, — 3" 176—180, — 4" 286—300, — 5" 440—500, — 6" 630—700, — 7" 1.000—1.100, 8" 1.300—1.540. Sufitówka 7×10×25 — 110, 8×12×25 — 260, 12×25×25 — 240. Cegła pustaki 27×16×6 — 70. Tendencja i ceny bez zmiany. Produkcja została zupełnie wstrzymana. Zbyt bardzo słaby.

Bydgoszcz, 14. 10. Zjednoczenie Fabryk Papy-Dachowej w Bydgoszczy notuje ceny następujące: Loco stacja odbiorcza: Papa dachowa-asfaltowa Nr. 80 — 10.45 zł., Nr. 100 — 8.60, Nr. 125 — 7.20, Nr. 150 — 6.10, Nr. 175 — 5.55, Nr. 200 — 4.90, Nr. 250 — 4.50 zł. za rolkę 10 $m.^2$. Na życzenie dostarcza się papę dachową w opakowaniu za opłatą 0.20 zł. od rolki. Papa izolacyjna 5 mm. grubości, w rolkach 5 $m.^2$ —, za $m.^2$ 2.25 zł. Płyty izolacyjne 10 mm. grubości za $m.^2$ 3.25, za przecinanie 10 proc dopłaty. Smoła węglowa destylowana i prepar. przy odbiorze każdej ilości w beczkach —, za 100 kg. Br./N. zł. 26, — w cysternach —, za 100 kg. netto zł. 21.50. Lepnik przy odbiorze każdej ilości —, za 100 kg. Br./N. zł. 25. Przy przesyłkach najmniej 10.000 kg. uskutecznia się dostawę franco stacja P. K. P. odbiorcy. Przy odbiorze od 5.000 kg. i wzwyż bonifikuje się procentualny przewóz przesyłki 10.000 kg. Karbolineum jako doładunek franco —, za 100 kg. Br./N. zł. 36, — drobnica z fabryki lub składnicy — za 100 kg. Br./N. zł. 38, — przy odbiorze od 10 beczek i więcej 5 proc rabatu. Warunki płatności: Rachunki płatne są w ciągu 14 dni od daty wysyłki. Przy regulacji gotówką 2 procent skonta kasowego od sumy rachunku brutto. Przy pokryciu wekslowem z 3-mies. terminem płatności, nadesłanem przed dostawą, liczy się 7 proc. dyskonta, po dostawie w przeciągu 14 dni 11 proc. dyskontu w stosunku rocznym. Przy regulacji gotówką przy zamówieniu względnie przed dostawą 3 proc. skonta, przy przesyłkach za zaliczką 2 proc. skonta. Ustawową opłatę stemplową od rachunków ponosi zleceniodawca. — Miejscem płatności i sporów jest siedziba dostawcy.

METALE I WYROBY METALOWE.

Katowice, 14. 10. Surówka odlewnicza Nr. 1 „Huta Pokój" oraz Górnośląskich Zjednoczonych Hut Królewskiej i Laury — reprezentacja: Towarzystwo dla Sprzedaży Surówki Żelaznej, Sp. z ogr. odp. w Warszawie, Al. Jerozolimskie 11, cena za tonę 220 zł. loco stacja wysyłająca.

Katowice, 14. 10. Cena za 1 kg. loco odlewnia Katowice: Miedź pręty zł. 2.90, tuleje i inne odlewy 3.00, mosiądz kujny pręty 3.60, tuleje i inne odlewy 3.90, bronz fosforowy pręty 3.20, tuleje i inne odlewy 3.70, bronz fosforowy D-ra Kinzela pręty 4.20, tuleje i inne odlewy 4.30, bronz specjalny pręty 3.00, tuleje i inne odlewy 3.10, branz niklofosforowy 5.10, bronz manganowy kuty 3.80, bronz manganowy kujny wytrzym. 50 $mm.^2$ 4.60, bronz stalowy kujny 5.70, bronz aluminjowy A wytrzym. 70 kg. $mm.^2$ — 8.80, bronz diamentowy wytrzym. 9 kg. $mm.^2$ — 15, miedź elektrolityczna kuta w sztabach grubości ponad 20 mm. — fr. szwajc. 4.20, od 15—19 mm. — 3.70, od 14 mm. — 4.60. Sytuacja w odlewniach niezmieniona. Pewna poprawa, która się zaznaczyła w końcu ubiegłego miesiąca, znów osłabła. — Ceny bez zmiany.

Berlin, 14. 10. Notow. w RM. za 100 kg.: Miedź elektrolityczna na dostawę cif Hamburg, Brema lub Rotterdam 96¾. Oryginalne aluminjum hutnicze 98—99 proc. w blokach 190, — w sztabach walcowanych i ciągnionych 194. Nikiel czysty 98—99 proc. 350, Antymon Regulus 50—53, Srebro w sztabach ca. 900 za 1 kg. 49¾—51¾, Złoto w wolnych obrotach za 10 gram. 28—28.20, Platyna w wolnych obrotach za 1 gram 3—5.

Londyn, 14. 10. (Zamkn.) Srebro $16^{13}/_{16}$, Srebro na dostawę $16^{13}/_{16}$, Złoto $84.11^{1}/_{8}$ dol. za 1 uncję.

Londyn, 14. 10. (Urz.) Not. metali w Ł. za tonę: Miedź Standard per kasa 42¼ do $42^{5}/_{16}$, 3 mies. 42¼—$42^{5}/_{16}$, Settl. 42¼, Elektrolit 46¼—47¼, Best selected 45¼—46½, Elektrowirebars 47¼. Cyna Standard per kasa 109½—109¾, 3 mies. 111—111¼, Settl. 109¾, Banka (obr. nieof.) 114¼, Straits (obr. nieof.) 113¾. Ołów zagran. dost. natychm. $15^{5}/_{16}$, terminowa 15¼, Settl. 15¼. Cynk zwykły dost. natychm. $14^{3}/_{16}$, termin. $14^{11}/_{16}$, Settl. $14^{1}/_{8}$. Obroty nieoficjalne: Rtęć 22¾, Wolfram 20.

ANGIELSKI RYNEK BLACHY BIAŁEJ, 11. 10. Ceny za podstawową skrzynkę fob. wynoszą sh. 17, ceny krajowe franco wagon huta. Blacha galwanizowana, t. j. ocynkowana Ł. 11.12.6 fob. Glasgow za grubość Nr. 24. Na rynku blachy ożywienie niewielkie. Cena podstawowej skrzynki została obniżona o 1 sh. z powodu małego zapotrzebowania, spodziewana jest dalsza zniżka tego artykułu.

Berlin, 14. 10. Na rynku półwyrobów metalowych płacono za 100 kg. w markach: Blacha aluminiowa, drut i stangi 257, rury 330, miedziana blacha 138, drut i stangi 122.75, rury bez szwu 164.25, krążki miedziane 200, mosiężna blacha taśmówka i drut 136, stangi 155, rury bez szwu 114, tombakowa blacha, drut i stangi 168, nowe srebro, blacha, drut i stangi 300, cyna do lutowania 180. Na rynku półwyrobów metalowych tendencja nadal zniżkowa. Prócz artykułów aluminiowych, cyny do lutowania, inne ceny spadły.

Berlin, 14 .10. Na rynku starych metali notowano za 100 kg. w markach: Miedź ciężka 80—82, miedziane wióry 76—78, wióry ze śrób mosiężnych 57—58, ścinki stang mosiężnych 61—63, odpadki miękkie blachy mosiężnej 64—65, ciężki mosiądz 57—59, lekki mosiądz 44—45, rotgus prima maszynowy 78 do 79, rotgus kolejowy R. g. 81—83, stary cynk 19.50—20.5, stary ołów miękki 29—30, aluminjum odlewnicze 38—40, wióry z odlewniczego aluminjum 30—35, aluminjowe maski samochodowe 43—47, cynk Remelted za eksport fob. Hamburg Ł. 13.50 za tonę. Na rynku starych metali tendencja nadal zniżkowa, pozostały jedynie bez zmiany ceny mosiądzu ciężkiego, rotgusu kolejowego i masek samochodowych.

DRZEWO.

Warszawa, 14. 10. Na rynku drzewa opałowego Miejskie Zakłady Zaopatrywania notują za tonę w zł. franco wagon St. Wileńska lub franco składy miejskie: drzewo I gat. (piek.) sosnowe 53, II gat. —, szczapowe olszowe 47, brzozowe 47, dębowe 47, rąbane sosnowe 67. Prywatni hurtownicy notują franco Wileńska za tonę: Sosnowe I gat. piekarskie 62, twarde dębowe 47. Dostawa od tony 4—5. Na rynku drzewa tendencja niejednolita.

Poznań, 14. 10. Ceny drzewa w złotych za 1 $m.^3$ loco wagon stacja załadowania w Wielkopolsce: Kantówka w wymiarach handlowych 85—90, kantówka według listy 90 do 95, belki 95—105, łaty 110—120, szalówka krótka 65, długa 70, podłogówka surowa 100 do 105, heblowana i szpuntowana 130—135, deski stolarskie 20—30 mm. — 125—130 zł., 35—80 mm. — 140 zł., deski i bale obrzynane 80—100 zł. Wszystko z materjału sosnowego. Obroty małe. Tendencja zniżkowa.

Düsseldorf, 14. 10. Notowania drzewa w markach za metr sześcienny: niesortowane deski jodłowe i świerkowe z pod piły francozaładowcza w Bawarji 40—43, niesortowane deski podłogowe 46, deski do heblowania 1 cal. franco załad. w Bawarji 56, budowlane drzewo tarte według listy franco Mannheim 55, najlepszej jakości tarty towar odziomkowy wschodnio-pruski franco załad. w Prusach Wschodnich 105—112, polski materjał odziomkowy sosnowy franco granica, wolny od wywozu, ale bez cła niemieckiego 80—90 w żądaniu, belki sosnowe franco Berlin w handlu hurtowym 60 RM., Kantówka 52 RM. Na rynku drzewa niemieckiego nadal tendencja słaba, spowodowana w większej części sytuacją na rynku budowlanym.

WYMIAR PARKIETÓW NA WYWÓZ DO ANGLJI. Na liczne zapytania z Polski i na podstawie przysłanych do placówki londyńskiej wzorów delegat P. I. E. komunikuje, że wzory polskie nie odpowiadają rynkowi angielskiemu. Wymiar angielski wynosi długość 44 cm. 9 mm., szerokość 7 cm. 2 mm., grubość 6 mm. Cena obecna sh. 3 za yard kwadratowy.

Złoty w dniu 14 października 1930 r.

Gdańsk 57.65—57.79; Złoty 57.66—57.80; **Berlin** przekaz na Warszawę 47.075—47.275; **Londyn** 43.37; **Praga** $376^{7}/_{8}$; **Zurych** 57.65.
Dolar w obrotach prywatnych 8.96.

Przetargi • Submisje • Licytacje

PRZETARG.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Warszawie ogłasza na dzień 10 listopada 1930 roku przetarg na dostawę:

1) jednorazową: 18363 kg. śrub żel. nieobtacz. z 6-kątn. naśrub., różn. wym., 8895 kg. gwoździ żel. różn. wym.; 1217 kg. mosiądzu okrągł. w pręt. ciągn. wym. od 10—40 mm.; 2.000 odbijanek „orła" godło państwa wym. 238×200 mm.; 1.000 odbijanek liter P. K. P. i 100 odbijanek „manometry"; 210 przełączników „Bulla" 4 guzik., 140 szt. 2 guzik. hotel. i 50 Tumblera; 30 skrzyń ebonit. do akumul.; 250 wyłączników „Bulla" 2 guzik. i 30 szt. Tumblera; 600 mtr² dykty klej. pierw. gat. gr. od 3 do 10 mm.

2) roczną: 500 klinów do mażn. wag. amer.; 1.000 panewek do mażn. N. 13—15 i 600 tychże N. 14—16; wierzchów żeliw.: 100 N. 13—15 i 14—16; 100 W. W. N. 2; 200 W. W. N. 4; 20 N. 9; spodów mażn.: 2) N. 9, 150 W. W. Nr. 2 i 200 W. W. Nr. 4; mażnic całkowit. 160 N. 18 i do wag. amer. 320 sztuk; 400.000 rusztów par. pojed., podw. i potrój.; sprężyn do wag. amer.; 12000 zderzak. rys. 5279; 400 pociąg N. 5282; 1.500 spiral. do wózków N. 586; 1.000 zderzak. W.W. N. 1564; 1.000 do pokr. mażn. wag. Pulman.; 500 tychże do wag. Breda i 400 do wag. amer.; 6.000 do klocków ham. 200 pociąg. parow. rys. N. 1873; powyższe ilości mogą być zmniejszone lub zwiększone o 25 proc.. Firma obowiązana jest nabyć 50 proc. starych kół Griffina po cenie 13,5 gr. za kg. loco Mag. Nr., 3 Warsz. Praga. Na ilości wyszczególnione w poz. 2 Dyrekcja zawrze umowę roczną lub półroczną z dostawą partjami na osobne zlecenie Dyrekcji. Wzory, wykazy i rysunki oraz warunki dostawy i wzór umowy są do obejrzenia w biurze W-łu Zasobów. Na każdy przedmiot powinna być oddzielna oferta z napisem na kopercie na jaki przedmiot. Do każdej oferty musi być dołączony kwit na wpłacone wadjum w kasie Dyrekcyjnej K. P. Oferty bez złożenia wadjum nie będą rozpatrywane.

Oferty składać należy do dnia 10 listopada r. b. do godz. 15-ej do skrzynki znajdującej się w korytarzu W-łu Zasobów, Al. Jerozol. 1/3. Otwarcie ofert odbędzie się dnia następnego w sali posiedzeń Dyrekcji o godz. 9 rano. O wynikach przetargu Dyrekcja pisemnie nie powiadamia firm biorących udział w przetargu. Ogólne przepisy o dostawach i przetargach na P. K. P. są do nabycia w pokoju N. 10 za opłatą 1 zł, warunki techn. po 50 gr. za egz. Szczegóły dotyczące składania ofert ogłoszone zostały w „Monitorze Polskim" N. 189 z dn. 18. 8. 1930 r.

PRZETARG

Państwowa Wytwórnia Saperska, Warszawa, ul. Górczewska 44-a, sprzeda w drodze przetargu nieograniczonego używane maszyny, urządzenia i przyrządy warsztatowe, materjały i różny szmelc, które oglądać można na miejscu w Wytwórni w godz. 10—15.

Reflektanci winni złożyć oferty z podaniem ceny na każdy przedmiot lub grupę oddzielnie.

Oferty w kopertach zalakowanych należy składać do biura Wytwórni, Górczewska 44-a do dnia 1-go listopada 1930 roku.

Wadjum w wysokości 10 proc. zaoferowanej ceny należy załączyć gotówką do oferty.

Otwarcie ofert nastąpi w dniu 5 listopada r. b.

Wytwórnia zastrzega sobie prawo unieważnienia przetargu.

O rezultacie przetargu reflektanci zostaną zawiadomieni.

———

DRUGI PRZETARG

Dyrekcja Dróg Wodnych w Warszawie, Jasna 10, ogłasza na dzień 23 października b. r. na godz. 12 pisemny przetarg ofertowy na dostawę 800 m^3 budulca sosnowego.

Ogłoszenie o przetargu w całej osnowie jest podane na tablicy urzędowej Dyrekcji i Magistratu m. Warszawy oraz podane w Nr. 235 „Monitora Polskiego" z dn. 10 października 1930 r.

———

OGŁOSZENIE PRZETARGU.

Urząd Budowy Gmachów Państwowych w m. st. Warszawie ogłasza przetarg ofertowy na wykonanie robót stolarskich wraz ze ślusarszczyzną w gmachu Najwyższej Izby Kontroli przy Alei Szucha w Warszawie.

Ślepe kosztorysy, warunki techniczne i warunki przetargowe otrzymać można w Biurze Urzędu przy ulicy Długiej Nr. 50, II-e piętro, pokój Nr. 12, w godzinach 9—12, za opłatą 10 zł.

Tamże przeglądać można: przepisy tymczasowe o oddawaniu państwowych dostaw w zakresie działania Ministerstwa Robót Publicznych, projekt umowy, rysunki projektowanych otworów oraz wzory okuć drzwi i okien.

Oferty w zapieczętowanych kopertach z napisem: „Oferta na wykonanie robót stolarskich wraz ze ślusarszczyzną w gmachu Najwyższej Izby Kontroli w Warszawie, wraz z dowodem złożenia 5 proc. wadjum od sumy oferowanej składać należy do dnia 27 października roku bież. w biurze Urzędu przy ulicy Długiej Nr. 50, do godziny 12-tej.

Bezpośrednio potem nastąpi otwarcie ofert.

Dyrektor: (—) T. Szanior.

———

PRZETARG PUBLICZNY

Dyrekcja Wodociągów i Kanalizacji m. st. Warszawy ogłasza przetarg na dostawę 10.000 kg. ołowiu hutniczego miękkiego nieprzetapianego i bez domieszki antymonu.

Szczegółowych objaśnień odnośnie dostawy udziela w godzinach biurowych Dział Zaopatrywania Dyrekcji, ul. Nowogrodzka Nr. 72, pokój Nr. 25, gdzie będzie można jednocześnie otrzymać warunki przetargu, wzór umowy i wykaz dla napisania oferty.

Ofertę w zapieczętowanej lakiem kopercie z dołączonem zaświadczeniem o wpłaconem wadjum należy złożyć w Dziale Zaopatrywania Dyrekcji do dnia 23 października r. b. do godz. 12-ej w południe.

Po upływie tego terminu, oferty nie będą uwzględniane.

Dyrekcja zastrzega sobie:

1) wybór oferty według swego uznania niezależnie od ceny ofertowej,

2) powiększenie lub zmniejszenie zamówienia,

3) podział dostawy pomiędzy kilka firm,

4) unieważnienie przetargu.

OGŁOSZENIE.

Lokomobilę mocy minimalnej 180—200 HP. w dobrym stanie pragnie nabyć Dyrekcja Lasów Państwowych w Warszawie.

Zgłoszenia wraz z oferowaną ceną, dokładnym opisem technicznym i dokładnem miejscem obecnego postoju należy nadsyłać do Dyrekcji Lasów Państwowych w Warszawie, Senatorska Nr. 29.

Oferty nieuwzględnione pozostaną bez odpowiedzi.

Dyrekcja Lasów Państwowych w Warszawie.

———

WEZWANIE DO SKŁADANIA OFERT.

Filja W. Z. Z. Intendentury w Poznaniu zamierza oddać w drodze przetargu nieograniczonego dostawę:

14 sztuk biurek kancelaryjnych
160 „ krzeseł dla podoficerów
350 „ ławek koszarowych
30 „ ławek szkolnych 2-osob.
270 „ stołów koszarowych
33 „ stołów kanc. 2 szufl.
14 „ stołów kanc. 5 szufl.
2200 „ stołków koszarowych (taboretów)
39 „ szaf kancelaryjnych
48 „ szaf dla podoficerów
4 „ tablic szkolnych na stalugach
83 „ koszy na papier
40 „ wieszaków 10-hakowych z półkami
5 „ regałów z przedziałami
10 „ fachownic dużych
35 „ wkładów drew. do łóżek
25 „ łóżek żel. żołnierskich
11 „ łóżek żel. szpitalnych
134 „ krucyfiksów
960 „ konewek do wody
3470 „ miednic ocynkowanych
753 „ wiader ocynkowanych
425 „ wanienek do węgli
340 „ wanienek do mycia nóg
5 „ kas pancernych
1030 „ spluwaczek emaljowanych
30 „ lamp elektr. przyłóżkowych
11 „ materaców z trawy morskiej
11 „ klinów z trawy morskiej
50 „ poduszek z pierza (75×80 cm. — wagi 2 kg.)
50 „ jaśków z pierza (35×35 cm. — wagi 300 gr.)

Oferty w kopertach zalakowanych powinny wpłynąć do Filji W. Z. Z. Int. w Poznaniu (Solna 15) najpóźniej do dnia 30 października 1930 r. godz. 9-ej, w którem to miejscu i terminie odbędzie się komisyjne otwarcie ofert.

Termin dostawy do 15 stycznia 1931 r. Oferty na części dostawy są dopuszczalne. Dostawa obowiązuje franco loco wagon stacji załadowania wraz z opakowaniem.

Do przetargu obowiązują:

1) Przepisy o dostawach wojskowych 0-10/22,

2) Wadjum w wysokości 3 proc. wartości oferowanej dostawy, złożone w sposób ustalony rozp. Min. Skarbu L. DOP. 5284/III z dnia 10. 9. 27 r. W razie cofnięcia wniesionej oferty, złożone wadjum przepada na rzecz Skarbu wzgl. Kier. Filji Wojsk. Zakł. Zaop. Intendentury Poznań.

Ewentualnych dodatkowych informacyj zasięgnąć można w godzinach służbowych w poszczególnych Filjach W. Z. Z. Int.

Filja W. Z. Z. Int. w Poznaniu zastrzega sobie prawo zmiany podanych ilości przedmiotów oraz oceny i wyboru nadesłanych ofert.

Filja W. Z. Z. Int. w Poznaniu
L. dz. 9466/30 Zak.

PRZETARG OFERTOWY.

Zakład Ubezpieczeń Pracowników Umysłowych w Poznaniu, ul. Sew. Mielżyńskiego 2, ogłasza niniejszem publiczny przetarg na wykonanie: prac blacharskich i dekarskich przy budowie domów robotniczych w Gdyni przy ul. Świętojańskiej, oraz przy budowie domów urzędniczych w Gdyni, przy ul. Alei Kasyna.

Wadjum w wysokości poniżej podanej do poszczególnych objektów należy składać w Kasie Zakładu Ubezpieczeń Pracowników Umysłowych w Poznaniu w gotówce lub w inny sposób podany w warunkach przy kosztorysie ślepym, a kwit dołączyć do oferty.

Wysokość wadjum dot. budowy domów:

A. robotniczych przy ul. Świętojańskiej w Gdyni wynosi przy pracach:

blacharskich i dekarskich 1.500,—

B. urzędniczych przy Alei Kasyna w Gdyni wynosi przy pracach:

blacharskich i dekarskich 1.500,—

Oferty należy składać w zapieczętowanych kopertach z napisem: Oferta na prace .... przy budowie domów .... w Gdyni — do dnia 24. 10. 1930 r. godziny 13-tej w Z. U. P. U. w Poznaniu, ul. Sew. Mielżyńskiego 2, pokój 6, gdzie otrzymać można podkładki ofertowe za opłatą 2 zł i gdzie nastąpi otwarcie ofert w obecności przybyłych oferentów. Rysunki przedkłada oraz wszelkich wyjaśnień udziela oprócz Z. U. P. U. w Poznaniu, kierownik budowy p. inż. W. Tomaszewski w Gdyni, ul. Abrahama Dom Warszawskiego Tow. Ubezpieczeń w godzinach od 9—11, telefon 11,51, oraz biuro projektów Stowarzyszenia Budowlano - Mieszkaniowego Z. U. S. w Warszawie, ul. Marszałkowska 11/13, tel. 540-27.

Zakład Ubezpieczeń Pracowników Umysłowych w Poznaniu zastrzega sobie prawo wyboru oferentów, nieuwzględnienia żadnej oferty, lub też wyłączenia pewnych pozycyj kosztorysowych o charakterze specjalnym.

Oferty można składać li tylko na drukach dostarczonych przez Zakład.

Zakład Ubezpieczeń Pracowników Umysłowych w Poznaniu.

(—) Wilczyński (—) Ligocki
Komisarz Rządowy. p. o. Dyrektora Zakładu.

———

PRZETARG.

Wileński Urząd Wojewódzki (Dyrekcja Robót Publicznych) ogłasza pisemny przetarg ofertowy na roboty przy dalszej przebudowie pałacu Tyszkiewiczów na bibljotekę im. Wróblewskich w Wilnie, przy ul. Zygmuntowskiej Nr. 2. Suma robót wynosi około 250.000 zł, przyczem w roku budżet. 1930/31 będzie wykonanych robót w sumie 55.000 zł, reszta robót będzie wykonana w roku 1931/32.

Przetarg odbędzie się w dniu 24-go października 1930 roku o godz. 12-ej w Okręgowej Dyrekcji Robót Publicznych w Wilnie, przy ul. Magdaleny Nr. 2, pokój 78. Pisemne oferty winny być złożone w tymże dniu do godz. 9-ej i pół w kancelarji Oddziału Budowlanego Dyrekcji pokój Nr. 92, łącznie z pokwitowaniem Kasy Skarbowej na wpłacone wadjum przetargowe w wysokości 5 proc. zaoferowanej sumy.

Za Wojewodę:
Za Dyrektora Inżyniera: A. Przygodzki.

———

OGŁOSZENIE.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Wilnie ogłasza niniejszem przetarg publiczny na godzinę 12-tą dnia 31 października 1930 roku na dostawę plomb ołowianych na okres roczny. Warunki przetargu można otrzymać w Wydziale Zasobów Dyrekcji, Wilno, ul. Słowackiego nr. 2, w godzinach od 12 do 13, pokój nr. 38, osobiście lub pocztą po pisemnem zgłoszeniu prośby.

OGŁOSZENIE.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Wilnie ogłasza nieograniczony przetarg ofertowy na dostawę tarcicy sosnowej (desek i bali) w ilości 3.750 metr.^{3} I gatunku i 1.300 metr.^{3} II gatunku.

Oferty w zapieczętowanych i zalakowanych kopertach należy składać w Prezydjum Dyrekcji Okręgowej K. P. w Wilnie do godz. 12-ej, dnia 11-go listopada 1930 roku.

Otwarcie ofert nastąpi 11 listopada 1930 roku, o godz. 12-ej w Dyrekcji Okręgowej K. P. w Wilnie.

Szczegółowe przepisy co do składania ofert, jak również warunki techniczne na dostawę desek i bali sosnowych są do przejrzenia w Wydziale Zasobów Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Wilnie (III piętro, pokój Nr. 38).

———

OGŁOSZENIE.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Wilnie ogłasza nieograniczony przetarg ofertowy na dostawę 2300 mtr. sześciennych klocόw sosnowych oraz słupów telegraficznych w ilości 7900 sztuk następujących wymiarów:

O długości 8,5 metr. — 4.000 sztuk
O długości 9 metr. — 2.600 sztuk
O długości 11 mtr. — 1.200 sztuk
O długości 13 metr. — 100 sztuk

Oferty w zapieczętowanych i zalakowanych kopertach należy składać w Prezydjum Dyrekcji Okręgowej K. P. w Wilnie do godz. 12-ej, dnia 18-go listopada 1930 roku.

Otwarcie ofert nastąpi 18-go listopada 1930 roku, o godz. 12-ej w Dyrekcji Okręgowej K. P. w Wilnie.

Szczegółowe przepisy co do składania ofert, jak również warunki techniczne na dostawę klocόw sosnowych i słupów telegraficznych są do przejrzenia w Wydziale Zasobów Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Wilnie (III piętro, pokój Nr. 38).

———

PRZETARG

Magistrat m. Lodzi ogłasza przetarg publiczny na dostawę do dnia 1 grudnia 1930 roku znaków rejestracyjnych bieżącej numeracji, odlewanych z kompozycji cynku, przyczem znaki rejestracyjne rowerowe winny być z blachy polewanej emalją, mianowicie:

3.000 sztuk wozowych 80×66 mm.
7.500 sztuk rowerowych 80×66 mm.
700 sztuk dorożkarskich dużych 80×66 mm.
700 sztuk dorożkarskich małych 35×25 mm.

Tło wszystkich znaków czerwone, cyfry białe.

Oferty składać należy w Wydziale Gospodarczym, ul. Narutowicza 65, pokój Nr. 5, do dnia 29 października 1930 roku do godziny 10-ej rano w kopertach podwójnych zalakowanych pieczęcią firmową, każda z napisem: „Oferta do przetargu mającego się odbyć dnia 29 października 1930 roku na dostawę znaków rejestracyjnych, z podaniem nazwy firmy i adresu.

Wewnętrzna koperta winna zawierać samą ofertę, zewnętrzna zaś prócz wspomnianej koperty także dowód złożenia wadjum do depozytu Głównej Kasy Miejskiej w wysokości 3 proc. wartości oferowanych znaków rejestracyjnych.

Wadjum składać należy w gotowiźnie lub innych wartościach wymienionych w ogólnych warunkach przetargu.

Otwarcie ofert nastąpi w dniu 29 października 1930 r. o godz. 11-ej w wymienionym Wydziale, gdzie można się zapoznać uprzednio ze szczegółami dostawy, wzorami znaków oraz otrzymać ustalony wzór oferty.

Magistrat m. Lodzi.

PRZETARG

Magistrat m. Łodzi ogłasza publiczny przetarg na wywózkę nieczystości w okresie 6 miesięcy z dołów kloacznych i biologicznych na posesjach miejskich i dzierżawionych.

Oferty należy składać w Wydziale Gospodarczym, ul. Narutowicza Nr. 65 pokój Nr. 5, do dnia 28 października 1930 roku, do godziny 10-ej rano, w kopertach podwójnych, zalakowanych pieczęcią firmową każda z napisem „Oferta do przetargu, mającego się odbyć dnia 28 października 1930 roku na wywózkę nieczystości" z podaniem nazwy firmy oraz adresu.

Wewnętrzna koperta winna zawierać samą ofertę, zewnętrzna zaś prócz wspomnianej koperty także dowód złożenia wadjum do depozytu Głównej Kasy Miejskiej w wysokości zł 500.

Wadjum składać należy w gotowiźnie lub innych wartościach wymienionych w ogólnych warunkach przetargu.

Otwarcie ofert nastąpi w dniu 28 października 1930 r. o godzinie 11-ej w wymienionym Wydziale, gdzie można się zapoznać uprzednio ze szczegółami wywózki i otrzymać ustalony wzór oferty. Magistrat m. Łodzi.

OGŁOSZENIE PRZETARGU.

Wydział Powiatowy w Świętochłowicach ogłasza przetarg na sprzedaż:

1 samochodu ciężarowego N. A. G., nośność 5 ton,
3 przyczepek o nośności 5 ton.

Samochód oraz przyczepki można oglądać w Wydziale Powiatowym w Świętochłowicach, referat techniczny, pokój 25.

Ustny przetarg nastąpi dnia 24-go października b. r. godz. 9-ta, gmach Wydziału Powiatowego.

Przewodniczący Wydziału Pow.: Szaliński.

ROZPISANIE DOSTAWY.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych we Lwowie ogłasza przetarg publiczny na dostawę następujących materjałów na rok 1931:

1) knoty maźnicze do łożysk,
2) knoty do lamp naftowych,
3) siatki żarowe,
4) wyroby żelazne, a to: nakrętki, nity, śruby, zawlóczki, wkrętki, gwoździe, drut, łańcuchy i t. p.
5) sprężyny spiralne do cięgieł i zderzaków,
6) sprężyny do siedzeń,
7) tkaniny i wyroby szmuklerskie,
8) wyroby gumowe,
9) wyroby powroźnicze,
10) wyroby skórzane i pasy transmisyjne,
11) pokost i sykatywa,
12) chemikalja, dekstryna, terpentyna, i t. d., oraz petardy ostrzegawcze,
13) wyroby szklane,
14) materjały kancelaryjne i piśmienne,
15) wyroby szczotkarskie,
16) wyroby z drzewa jak: styliska, trzonki, taczki, węgiel drzewny, miotły brzozowe,
17) czyściwo (odpadki bawełniane),
18) konopie czesane,
19) szczeliwo; sznury i płyty azbestowe,
20) trawa morska: włosień koński,
21) ścierki do okien i kurzu,
22) karbid,
23) olej lniany i wiertniczy,
42) odlewy żeliwne,
25) odlewy stalowe,
26) odlewy lanokute.

Dokładne ilości oraz bliższe szczegóły zawarte są w formularzach ofertowych, które otrzymać można w Wydziale Zasobów Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych we Lwowie, bezpośrednio, lub pocztą, za nadesłaniem należytości na porto.

Termin wniesienia ofert do dnia 3 listopada 1930 r., otwarcie ofert dnia 4 listopada 1930 r. o godz. 9.

Bliższe szczegóły przetargu zamieszczone są w „Monitorze Polskim Nr. 232 z dnia 7 października 1930 r.

OBWIESZCZENIE.

Państw. Zarząd architektoniczno - budowlany w Drohobyczu ogłasza niniejszem publiczny przetarg ofertowy na wykonanie robót: kaflarskich, murarskich, blacharskich i na instalację wodociągową z połączeniem z miejską siecią wodociągową w budynkach starostwa w Drohobyczu.

Plany, kosztorysy ślepe — warunki szczegółowe i ogólowe przetargu oglądać można w Państwowym Zarządzie architektoniczno-budowlanym w Drohobyczu, ul. Sienkiewicza l. 40 na I p. (dom „Rolnika") w godzinach urzędowych przyjęć dla stron w terminie do dnia 21-go października b. r. o godz. 10-tej przed południem.

Otwarcie ofert nastąpi w tym samym terminie o godzinie 11-tej przed południem.

Do oferty należy dołączyć dowód na złożone w Kasie Skarbowej do dyspozycji Państwowego Zarządu arch.-budowlanego w Drohobyczu wadjum w wysokości 5 proc. oferowanej sumy.

Oferty niewniesione w oznaczonym terminie i nie poparte przepisanem wadjum nie będą rozpatrywane.

Państwowy Zarząd archit.-budowlany zastrzega sobie wolny wybór ofert ewentualnie nieprzyjęcie żadnej z nich.

W Drohobyczu, dnia 6 października 1930.

Kierownik Zarządu: Inż. Jan Czaczkowski m. p.

Sprzedaż - dzierżawy - personel - zastępstwa

Edykt.

Dnia 30 października br. sprzedaną zostanie w drodze publicznej licytacji
w Sękowej ad Gorlice

tłocznia parowa dwucylindrowa

znajdująca się na kopalni „Przyszłość".

Sąd powiatowy w Gorlicach.

246

Okazyjnie do sprzedania

3-cylindrowy motor spalinowy Diesla o mocy 120 K. M. fabryki Sulzera 1906, połączony z generatorem Oerlikona o prądzie zmiennym 400 Volt, 50 perjodów, w bardzo dobrym stanie. Cena bardzo dogodna. Informacji udziela

inż. J. POZNAŃSKI
Warszawa, Hortensji 7.

9342

Mam do sprzedania **SILNIK elektr.** Brown-Boverri prądu zmien. trójfazowego 220/380 V. o mocy 23 K. M. 960 obr./min. wraz z rozrusznikiem i szynami w stanie zupełnie dobrym. Silnik jest pierścieniowy. Cena i warunki zapłaty do omówienia, ale bardzo dogodne. Zgłoszenia do admin. „Rynku Metalowego i Maszynowego" pod nr. 9293.

MASZYNY stolarskie - komplet

PASY transmisyjne, okazyjnie sprzeda 653

Łuczyński, Kraków, Florjańska 28 I. p.

TATRĘ dwucylindrową
czteroosobową limuzynę — stan pierwszorzędny, sprzeda 770
„Beton" Wadowice

Generator

525 Wolt, 90 KW. 82,5 Amp. dynamo (wzbudnica) razem na jednym wale o prądzie zmiennym, 80 Wolt, 40 Amp. razem z tablicą rozdzielczą z marmuru Wolto i Amperomierzem, licznikiem wszystko kompl. w bardzo dobrym stanie.
Łask. zgłoszenia pod nr. 9300 do administracji niniejszego pisma.

BUKOWNIK

do koniczyny systemu Ruston Procktor do nabycia. Oferty do administracji „Rynku Metalowego i Maszynowego" pod nr. 9341.

Młot sprężynowy Nr. 2

o wadze baby 60 kg., zupełnie nowy, z powodu zmiany dyspozycji korzystnie **do sprzedania.**

Zgłoszenia pod „Ajax" Nr. 9299 do Administracji „Rynku Metalowego i Maszynowego" w Poznaniu.

Kotły parowe Cornwall 70, 78, 95, 110, 130, 350 m² maszyna parowa 75 K. M. 130 K. M. i zbiorniki tanio do sprzedania. Biuro Techn. **Latussek, Katowice,** Rynek 8.
9290

Aparat rektyfikacyjny
miedziany wyrobu Quissek & Geppert Bielsko prawie nowy, tanio sprzeda
Zarząd Dóbr **Węglerka** p. Pruchnik 9298

Maszyny do obróbki drzewa

1 skombinowana heblarka-wyrówniarka z dłużnikiem, 1 piła taśmowa, 800 rolkowa, 1 gryzarka z ruchomem ramieniem, 1 piła taśmowa ze stołem do przestawiania. Wszelkie maszyny są kompletne z przekładnią napędną
9297 za ogólną cenę 3400 guldenów
ADOLF SUCHOLD, Gdańsk, Paradiesgasse 35. Tel. 26,627

Kocioł parowy

"Paukschе" z 2 rurami płomienicowemi, 67,98 m² powierzchni ogrzewalnej, utrzymany jeszcze w bardzo dobrym stanie, rok budowy 1899, z powodu zmniejszenia zakładu tanio do sprzedania. Zapytania do zarządu **Majętności Sypniewo,** poczta Sypniewo, pow. Sępólno (Pomorze) 9302

Lokomobila Lanza 1911, siła 45/54/75 KM. 10 atm. przewoźna, zupełnie w porządku natychmiast bardzo korzystnie do sprzedania. **Rowecki, Poznań, Plac Wolności 3.** Telefon 5371. 9317

Samochód 9321
osobowy „Fiat", 30 K. M. w najlepszym stanie, mało używany oraz **motocykl** „Wanderer", 4½ K. M. w dobrym stanie, sprzeda **STANISŁAW VOELKEL, Leszno.**

Kupno okazyjne papieru pakowego

PAPIER PAKOWY w arkuszach 75×100 o wadze 50, 100 i 120 gram. sprzedajemy loco dworzec Czerwonak po cenie 58,— zł za 100 kg. w belach po 150 do 160 kg. Wysyłamy tylko za poprzedniem nadesłaniem gotówki lub za zaliczką. Oferta niniejsza ważna aż do wyczerpania zapasu, więc bez zobowiązania.

Drukarnia „Kupca", Poznań, Wielka 10

„R. Met".

WARUNKI DLA INSERENTÓW I ABONENTÓW.

CENY OGŁOSZEŃ: 1/1 str. 150 zł, ½ str. 80 zł, ¼ str. 45 zł, 1/8 str. 25 zł, 1/16 str. 15 zł. Na I. str. okładki 100%, na II. i IV. str. 50%, na III. str. 30% dopłaty. Artykuły opisowe z dopłatą 100 %. Klisze autotypie z wyraźnych fotografij dostarcza się po 14 groszy za cm². W Gdańsku obowiązują powyższe ceny w guldenach. Do Niemiec oblicza się 1/1 str. 150,— Rm., ½ str. 80,— Rm., ¼ str. 45,— Rm., 1/8 str. 25,— Rm., 1/16 str. 15,— Rm. W wydaniach specjalnych obowiązuje taryfa inna. Miejscem wykonania zleceń i zapłaty jest Poznań; w kwestjach spornych miarodajny jest Sąd Grodzki (Okręgowy) w Poznaniu. Na wypadek skargi sądowej, nadzoru sądowego lub konkursu przyznane rabaty upadają. Konto czekowe P. K. O. w Poznaniu Nr. 202-796.